



LUND UNIVERSITY

"Mjuka" faktorer som indikatorer för hållbara transporter i staden

Risser, Ralf

2010

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Risser, R. (2010). "Mjuka" faktorer som indikatorer för hållbara transporter i staden. (Bulletin 258 / 3000; Vol. Bulletin 258 / 3000). Lund University Faculty of Engineering, Technology and Society, Traffic and Roads, Lund, Sweden.

Total number of authors:

1

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

”Mjuka” faktorer som indikatorer för hållbara transporter i staden

Ralf Risser



"Mjuka" faktorer som indikatorer
för hållbara transporter i staden

Författare Ralf Risser

Ralf Risser

"Mjuka" faktorer som indikatorer för hållbara transporter i staden

Ämnesord:

Hållbara transporter, staden, indikatorer, mjuka faktorer

Referat:

Rapporten beskriver hur subjektiva faktorer påverkar medborgarnas uppfattning av staden och deras beteende, samt hur man kan bedöma eller mäta dessa faktorer. Vad som ingår i dessa faktorer resp. vilka indikatorer som speglar dem diskuterades först med ansvariga från olika kommuner i Sverige. 16 personer från 11 kommuner intervjuades med detta syfte. Resultaten från intervjuerna sammanfattas i denna rapport, och baserat på dessa resultat har en enkät konstruerats som skall användas för att intervjua trafikanter/ medborgare i svenska kommuner.

Citatanvisning:

Ralf Risser, "Mjuka" faktorer som indikatorer för hållbara transporter i staden. Trafik och väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska högskola, Lunds Universitet, Lund, 2010. Bulletin 258.

Med stöd från:



Sveriges
Kommuner
och Landsting



TRAFIKVERKET

Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Trafik & väg
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic & Roads
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Denna rapport är den 4e rapporten inom ramprojektet HASTA (Hållbar Attraktiv Stad). Den beskriver hur de subjektiva faktorerna påverkar medborgarnas uppfattning av standen och deras beteende, samt hur man kan bedöma eller mäta dessa faktorer.

Ramprojektet HASTA drivs av Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola. I ramprojektet forskas kring staden och dess kvaliteter och problem. En baskvalitet är säkerhet, men andra viktiga kvaliteter som fokuseras är trygghet, tillgänglighet, bekvämlighet och miljö. HASTA:s vision för den hållbara och attraktiva staden innebär en stad som, inom samhällets ramvillkor, tillgodoser dess invånares olika och skiftande behov, utan att äventyra framtida invånares behov. Samhällets ramvillkor definieras av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Denna rapport är skriven inom ramen för projektet ”Utveckling av hållbarhetsindikatorer” som syftar till att ta fram olika indikatorer för att kunna mäta hållbarhet i stadens transporter. Vidare bedrivs forskning inom projekten ”Strategier för ökat och säkrare cyklande och gående” och ”Hastighetsproblemet i svenska kommuner”.

HASTA finansieras av VINNOVA, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverkets Skyltfond.

Rapporten är skriven av Ralf Risser, med synpunkter och kommentarer från Christer Hydén och Andras Varhelyi verksam vid Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Universitet.

Lund, Oktober 2010

This report is written in the framework of the project HASTA (Sustainable Attractive City)



Sammanfattning

Rapporten beskriver hur subjektiva faktorer påverkar medborgarnas uppfattning av staden och deras beteende, samt hur man kan bedöma eller mäta dessa faktorer. Den börjar med att lista upp och beskriva de viktigaste faktorerna som hittats i litteraturen - socialt klimat och ens egen status t.ex. som trafikant, hälsa, bekvämlighet/komfort, trygghet, (spontan) mobilitet, estetik, ekonomiska resp. finansiella aspekter - samt deras roll när det gäller att styra människors beteende. Konsekvensen av olika förekomst av dessa faktorer i samband med olika beteenden kan leda till mer eller mindre hållbart beteende. Kort sagt kan man påstå att människor strävar efter en upplevelse av dessa faktorer – t.ex. trygghet – som uppfattas som positiv. En gata används t.ex. inte gärna för att gå på när det är mörkt om man inte känner sig trygg där. Myndigheternas eller de ansvarigas uppgift blir då att se till att hållbart beteende – t.ex. att gå istället för att åka bil på korta sträckor – förknippas med en positiv upplevelse av olika subjektiva faktorer. Vad som ingår i dessa faktorer resp. vilka indikatorer som speglar dem diskuterades först med ansvariga från olika kommuner i Sverige. 16 personer från 11 kommuner intervjuades med detta syfte. Resultaten från intervjuerna sammanfattas i denna rapport, och baserat på dessa resultat har som huvudprodukt en enkät konstruerats som skall användas för att intervjua trafikanter/ medborgare i svenska kommuner. Enkätformuläret finns bifogat till detta dokument.

Summary

This report describes how subjective factors affect people's perception of the city and their behaviour, and how these factors can be assessed or measured. It starts with a list of those factors that are most relevant according to literature – social climate, one's own status e.g. as a road user, health, comfort and convenience, security, spontaneous mobility, aesthetics, economical and financial aspects – and their role as agents which steer human behaviour. The consequence of specific characteristics of these factors can lead to more or less sustainable behaviour. Very shortly, one may say that human beings strive for a positive stamping of these factors – for instance security. For example, one would not like to walk along a road that is perceived as being unsecure when it is dark. The task of those persons and institutions responsible for city development and the public spaces is therefore to see to it that sustainable behaviour – for instance to walk short distances instead of using the car – is associated to positive stamping of different subjective factors. What these factors include has been elaborated on with the help of interviews with public officials and politicians from different municipalities in Sweden. 16 decision makers and civil servants from 11 municipalities were interviewed. The results of these interviews were summarised and provided the basis for the development of a questionnaire for asking road users/citizens in Swedish municipalities. This questionnaire is displayed at the end of the report.

Innehållsförteckning

Förord.....	III
Sammanfattning.....	V
Summary.....	VI
1 Inledning	1
2 Teoretisk referensram	3
3 Metod	13
4 Intervjustudien med kommunalpolitiker och tjänstemän	14
5 Resultat	16
6 Slutprodukten: En enkätblankett	36
Referenser	40

1 Inledning

Den här rapporten beskriver hur de subjektiva faktorerna påverkar medborgarnas uppfattning av standen och deras beteende, samt hur man kan bedöma eller mäta dessa faktorer.

1.1 Bakgrund

Institutionen för teknik och samhälle bedriver projektet HASTA – Hållbar och attraktiv stad: Där gäller det att ta fram metoder för att beskriva hur en sådan stad skall se ut, vilket naturligtvis har att göra med vad som ingår i begreppen hållbar och attraktiv. Arbetet är dock inte begränsat till att beskriva vad som ingår. Det är naturligtvis också ett krav att kunna kvantifiera och mäta det som går att kvantifiera och mäta. Så fort man mäter har man naturligtvis med värden att göra: mer eller mindre av någonting, resp. förändringar av någonting. Om man t.ex. hittar ett mått för tillgänglighet och detta ändrar sig flera mätningar på rad i en sådan riktning att mätningarna efter hand ger högre värden så betyder det att tillgängligheten blivit "bättre" (om man inte definierat måttet på omvänt sätt = högre värden → mindre tillgänglighet). Vi hoppas också kunna förstå vad en förändring till det bättre hänger ihop med. Vi kan använda tillgänglighet som exempel, igen: Man kan vara överens om att avståndet till nästa kollektivtrafikhållplats är en indikator för tillgänglighet, och att ett kortare avstånd betyder en förbättring. Att förkorta avståndet till kollektivtrafikens hållplatser är därför en åtgärd för att förbättra tillgängligheten. Resultaten som vi tar fram kan därför ha denna karaktär: vi talar om på vilket sätt man ska mäta olika dimensioner – som bl.a. tillgänglighet – och vad det är som gör att förändringar i dessa dimensioner går i den ena eller andra riktningen. Så fort man kan visa att en viss riktning ger en förbättring uppstår ett dilemma: ska vi se till att vår kunskap som visar på hur man kan nå en förbättring tas emot och implementeras eller ska vi nöja oss med att informera de potentiella användarna, t.ex. via en rapport? Det går inte att svara entydigt på den frågan, och man kunde säga att det är en smaksak eller till och med en forskningsideologisk fråga. När det gäller HASTA är det så att vi ombetts att ta fram en vision: en samling av mål som inte kan nås direkt men som man skall satsa på att närma sig. I vårt visionspapper har detta formulerats så här:

"HASTA:s vision för den hållbara och attraktiva staden innebär en stad som tillgodoser, inom samhällets ramvillkor, dess invånares olika och skiftande behov, utan att äventyra framtida invånares behov. Samhällets ramvillkor definieras av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Stadens invånare ska kunna vistas i stadsmiljön och förflytta sig mellan önskade aktiviteter på ett sätt som tillgodoser deras behov, utan negativ miljöpåverkan, och utan att inkräkta på andra människors möjligheter att tillfredsställa sina behov. Även gods ska transporteras på ett sätt som inte inverkar negativt på miljön eller invånarnas välbefinnande. Trafik- och bebyggelsestrukturen ska gynna hållbara transporter såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik och ska fungera för biltrafik men på de oskyddade trafikanternas villkor. Visionen förutsätter god insikt och medvetenhet om den hållbara och attraktiva staden hos kommunala beslutsfattare och tjänstemän. Likaså förutsätter den att kommunerna har en ändamålsenlig organisation

och vedertagna processer för att arbeta effektivt för den hållbara och attraktiva staden. Till visionen hör även att forskare och planerare inom 10-20 år har tillgång till väletablerade och vetenskapligt validerade metoder att utvärdera utvecklingen inom trafik- och transportområdet med avseende på hållbarhet."

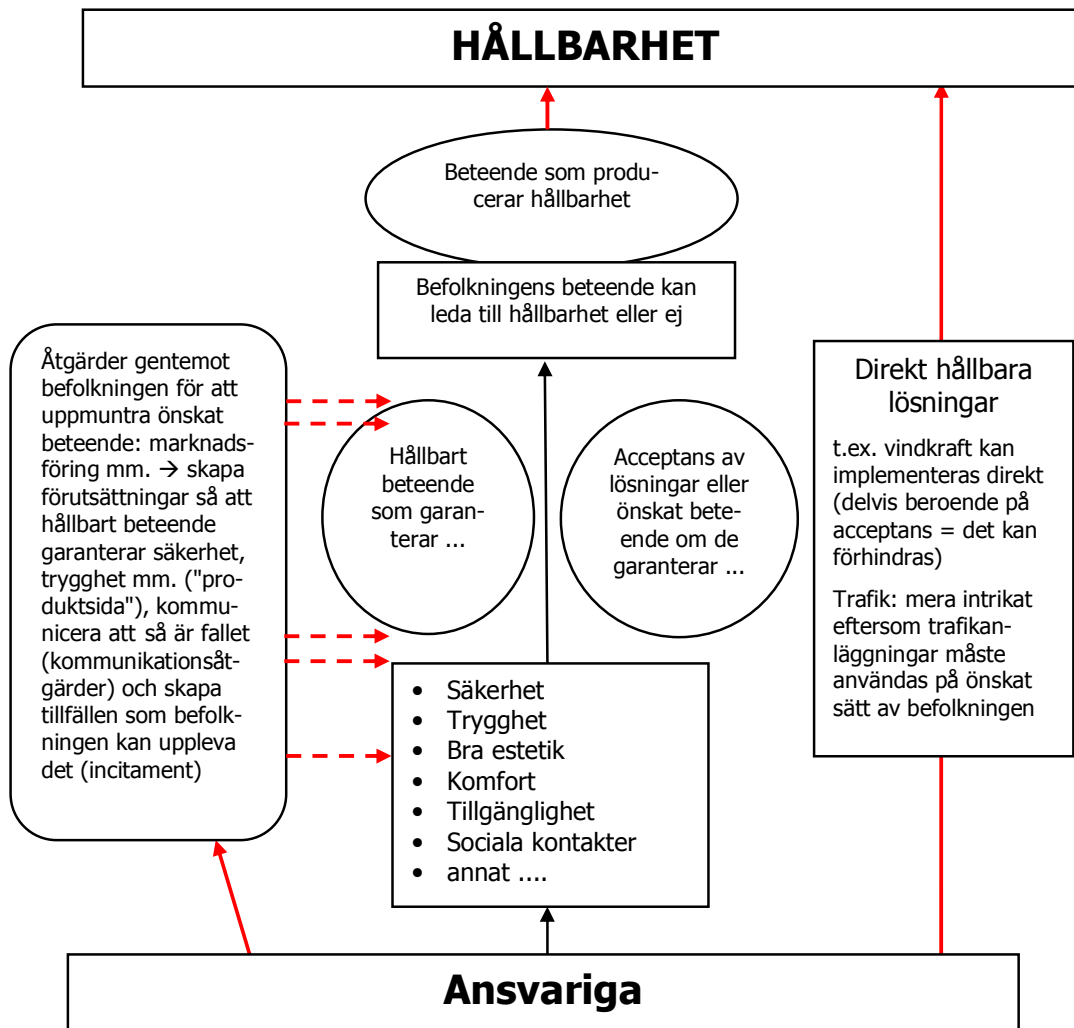
1.2 Syfte

Syftet med detta delprojekt är att ge en teoretisk referensram för "mjuka faktorer" om människors uppfattning av förhållandena i staden, inte minst i förhållande till trafiken. Dessutom diskuteras vilket beteende hos trafikanter/befolkningen som krävs för att närma sig målen – dvs. för att nå hållbarhet - och vad som måste göras för att få trafikanter/ befolkningen att bete sig på det önskade sättet. Slutprodukten i det här skedet består av ett enkätformulär som skall användas för att mäta betydelsen av olika mjuka faktorer och hur tillfredsställda människor är med tillståndet idag.

2 Teoretisk referensram

Processen för att närma sig målen (att nå hållbarhet) ingår alltså i arbetsuppgifterna. Därför kan man svara på frågan ovan om hur resultaten skall användas, att det ingår i arbetet att se till att resultaten tas emot välvilligt och att sannolikheten för att de implementeras blir hög. Detta åstadkoms genom att presentera resultaten på ett förståeligt och övertygande sätt, bl.a. med hjälp av kommunikationsvetenskaplig kunskap. Men frågan är inte bara av "ideologisk" natur. En viktig utgångspunkt är att många hållbarhetsparametrar är relaterade till mänskligt beteende, som t.ex. fordonshastigheterna som är beroende av förarbeteendet. Analysen består i att mäta hastigheter och analysera deras samband med säkerhetseffekter och åtgärderna i att förbättra säkerheten genom att påverka trafikantbeteendet. Olika fysiska och sociala förutsättningar bidrar till beteendet, och förutsättningarna måste därför anpassas/optimeras/förbättras, för att få fram det beteende som behövs för att trafiken ska bli hållbar. (Sambanden som diskuteras här visas i figur 1).

Om vi arbetar med målet att nå den hållbara staden, spelar alltså implementering en fundamental roll. Det handlar om att åstadkomma att olika personer på olika nivåer gör de "rätta sakerna", dvs. beter sig på ett sätt som främjar hållbarheten. När det gäller trafikantbeteende är vi mitt inne i förändringsprocessen. Frågan om vi ska se till att vår kunskap, som visar på hur man kan nå en förbättring tas emot och implementeras, är redan besvarad: åtgärder för att nå önskvärt beteende speglar våra försök att aktivt jobba för förbättringar.



Figur 1: Hållbart beteende behövs för att nå hållbarhet.

Texten som följer behandlar variabler som är knutna till beteendet: Vilka behov vill man få uppfyllda som har att göra med trafiken som en del av den hållbara staden, och vilka typer av beteende behövs för att de ska bli uppfyllda.

2.1 Begreppsdiskussion hållbarhet

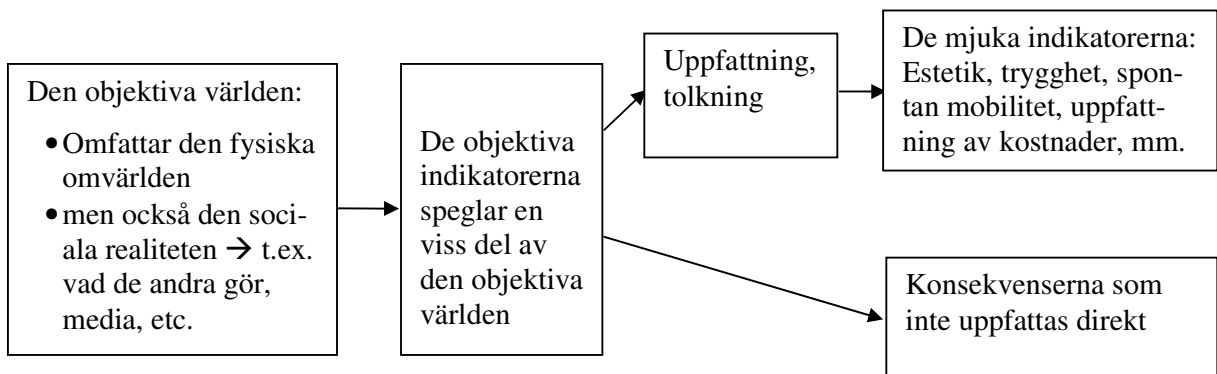
Brundtlandrapporten definierar hållbar utveckling som en utveckling som "... tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov". Hållbarhet kan relateras till alla aspekter som har att göra med det mänskliga livet, men man sammanfattar hållbar utveckling under tre rubriker:

- **Ekologisk hållbarhet**, som handlar om att långsiktigt bevara vattnens, jordens och ekosystemens produktionsförmåga och att minska påverkan på naturen och människans hälsa till vad de "klarar av".
- **Social hållbarhet**, som handlar om att bygga ett långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls.
- **Ekonomisk hållbarhet**, som handlar om att hushålla med mänskliga och materiella resurser på lång sikt.

Problemen som hotar hållbar utveckling är delvis tekniska, som att man t.ex. satsar på resurskrävande och ineffektiva maskiner, arbetssätt eller mobilitetsformer. Ofta är problemen dock mera direkt relaterade till mänskligt beteende: Brist på förståelse för sambanden mellan det egna beteende och hållbarhetsproblem, brist på viljan att själv göra en insats ("icke hållbara" intressen är starkare), brist på kunskap om potentialen som ligger i ändrat beteende, eller helt enkel ignorans kan ligga till grund för att det mänskliga beteendet ofta inte uppfyller hållbarhetskrav. "Weight of scientific evidence is often insufficient to produce social change, especially if that change entails moving people out of their comfort zones ..." (Jäger 2000).

Problemen som förhindrar hållbarhet är alltså ofta relaterade till mänskligt beteende, dvs. det behövs mänskliga aktiviteter för att nå hållbarhet (se figur 1 ovan, samt figur 2 nedan). Men sådana beteenden kan man inte förvänta sig av mänskliga individer om det leder till nackdelar för dem, eller med andra ord till att deras grundläggande behov förhindras. I positiva termer kan man säga att människor kommer att göra en insats för hållbarhet om det leder till att deras grundläggande behov tillfredställs. Förbättringens storlek beror på typen av tillfredställda behoven eller på graden av tillfredställelse. Fördelarna med det önskade beteendet måste vara större än nackdelarna, och jämfört med det oönskade beteende (som man kanske har idag) måste det önskade beteendet leda till att man uppfattar att det sker en förbättring. De objektiva förutsättningarna måste alltså kunna tillfredställa dessa behov. Om så inte är fallet så uppstår negativa känslor av olika typ och styrka och konsekvensen är att man försöker undvika sådana beteendeformer som leder till dessa negativa känslor. Som stöd måste tekniska och/eller organisatoriska åtgärder användas så att hållbart beteende blir den "naturliga" konsekvensen av deras användning: att önskat beteende blir mindre och önskat beteende blir mera sannolikt.

Nedan ges först en överblick över de behoven som man får betrakta som grundläggande. I samband med detta tas frågan upp hur man ska kunna mäta eller skatta graden av tillfredställelse, och m.h.a. vilka indikatorer. Därefter följer en diskussion om hur man kan se till att utvecklingen mot hållbarhet uppfattas som en förbättring så att det lönar sig att göra en insats.



Figur 2: Förhållandet mellan den fysiska världen och objektiva och mjuka indikatorer.

Behov

Vår uppfattning av den objektiva världen beror bl.a. på vilka behov vi har, vilka som är uppfyllda och framförallt vilka som inte är uppfyllda: Den sistnämnda situationen skapar motivation att bli aktiv – att göra eller undvika vissa saker eller situationer, allt med målet att de behov man har uppfylls. Det finns många olika behov och många sätt att definiera och kategorisera grundläggande behov. Psykologen Maslow (1954) indelar behovstyper på följande sätt:

Självförverkligande

Behov av moral/etik, kreativitet, spontanitet, förmåga att lösa problem, att kunna vara öppen och lära sig nya saker; att vara fri och autonom

Behov av uppskattning

Behov av att ha självförtroende och självtillit, att kunna lita på andra och respektera andra, att respekteras av andra, att ha framgång, att kunna visa att man är duktig, att ha status

Behov av kärlek och gemenskap

Behov av gemenskap och tillgivenhet, beträffande familj, vänner, intimitet med andra människor, behov att tillhöra eller känna samhörighet med "någon" grupp (need for affiliation)

Behov av trygghet

Kroppslig trygghet, trygghet beträffande arbetsplats och inkomst, pålitliga moralförhållanden (att man kan lita på att regler gäller), trygghet beträffande familjen, hälsan, fysisk egendom

Fysiologiska behov

Kroppsliga behov: kunna andas, få mat och drick, sexuella behov, få möjlighet att sova, tillräckligt stabila externa förhållanden som temperatur, lufttryck, fuktighet, mm., att kunna exkrementera; att känna sin kropp, att leka, att dansa.

Relevanta behov i samband med trafik/det offentliga rummet

Ofta diskuteras de grundläggande behoven i samband med livskvalité. Forward (2003) har inom ramen för EU-projektet ASI, baserad på litteraturstudier, nämnt olika aspekter som bidrar till livskvalité och som lätt kan relateras till den hållbara staden, åtminstone till den attraktiva staden. Ett exempel är "safety/security: Being safe at home and in the streets; being able to avoid accidents and being protected against criminality. Feeling attended to and cared for by others."

Inom ramen för EU projektet HOTEL kom Risser et al. (2004) fram till en rad aspekter som var mera direkt relaterade till trafiken och staden: Med hjälp av kvalitativa intervjuer identifierades olika kvalitéter som betraktades som relevanta av personer som bodde i Kristianstad. Därefter undersöktes i en standardiserad enkät hur många som tyckte at de olika kvalitéterna hade någon betydelse i samband med en relativt stor förändring i stadscentrum. De resultat som är intressanta i detta sammanhang framgår av tabell 1.

Tabell 1. *Korrelation (r) av olika andra kvalitéter med livskvalité (N = 201); (Risser et al. 2004)*

	r
Quality of life	1,00
Traffic safety	0,45
Children's safety	0,44
Feeling safe	0,47
Usability for elderly & disabled persons	0,48
Smooth traffic flow pedestrians	0,44
Ease and comfort for pedestrians	0,50
Safety of elderly & disabled persons	0,40
Social interaction with other persons	0,47
District is more beautiful now	0,43
It is nicer to be here now	0,42
Equity between traffic groups	0,38
Environment (air, noise ...)	0,38
Smooth traffic flow for cyclists	0,36
Ease and comfort for cyclists	0,34
Smooth traffic flow car drivers	0,15
Ease and comfort for car drivers	0,02

Tabellen visar att trafiksäkerhet, ens egen trygghet, äldres trygghet och framförallt barnens trygghet betraktas som ytterst relevanta förutsättningar för att det offentliga rummet ska godkännas, genom att livskvalitén i de fallen får bra betyg. Men också en acceptabel miljö, estetik, framkomlighet (framförallt för fotgängare och cyklister) och olika trafikanläggningars användbarhet, som gagnar äldre personer, betraktas som viktiga. „Easiness and convenience“ kan översättas med komfort/bekvämlighet och betyder väl också att stadens trafikanläggningar är användbara för de nämnda trafikantgrupperna. ”Smooth flow“ betyder lätt framkomlighet, utan längre väntetider och större hinder och kan säkert tolkas som spontan mobilitet enligt Hakamies-Blomqvist’s och Jutila’s lista (1997): Dessa två forskare har inom EU-projektet WALCYNG (Walking and cycling instead of short car trips; Hydén et al 1997) studerat vilka behov som tagits upp i litteraturen i samband med att vara trafikant: Behoven som nämns i litteraturen är relaterade till:

1. Socialt klimat och ens egen status, t.ex. som trafikant
2. Hälsa
3. Bekvämlighet/komfort
4. Trygghet
5. (Spontan) mobilitet
6. Estetik
7. Ekonomiska resp. finansiella aspekter

Dessa dimensioner diskuteras nedan. Det visar sig då att det finns många överlappningar, framförallt mellan bekvämlighet/komfort, trygghet, spontan mobilitet och estetik.

ad 1) Social status, sociala attityder

Ett problem för de som inte använder bil tycks vara den lägre status som är knuten till att inte använda bilen. Detta måste betraktas som ett hinder för att nå de förbättringar som nämndes i dokumentet "HASTA Vision och Strategi" (Koglin, 2009): Där står det att minskad bilanvändning kommer att bli aktuell i framtiden: "På samma sätt som en minskning av resandet med bil minskar både antalet olyckor, bränsleförbrukning och utsläpp av avgaser och partiklar. Att sätta trafiksäkerhetsmål och miljömål i förbindelse med varandra kan leda till ökat stöd för båda målen."). Använder man hållbarhetsmodellen med de tre huvudkategorierna ekologi, ekonomi och sociala värden så är det paradoxalt att det att använda bilen inte är riktigt hållbart från ekologiskt perspektiv (och kanske inte heller från ett ekonomiskt perspektiv om man inkluderar de externa kostnader som bilen förorsakar), men att använda alternativa transportsätt till bilen är inte hållbart socialt så länge det ger lägre status.

Ingen vill känna sig som andra klassens trafikant eller som andra klassens medborgare. Detta är samhället överens om, vilket yttrar sig i form av lagligt baserade krav på jämlik behandling av alla medborgare. T.ex. är tillgänglighet för alla ett jämlikhetskrav och en demokratifråga. I Kommunförbundets handbok "En tillgänglig stad" har man angett jämlikhetskravet som ett av motiven som bör ligga till grund för tillgänglighetsarbetet. Grönvall (2004) skrev: "Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar innebär att de kan planera och genomföra sina resor utan att vara beroende av andra och därmed få en friare tillgång till alla stadens ut-

bud och aktiviteter. De får förbättrade möjligheter att arbeta, studera, utnyttja service och fritidsanläggningar, besöka restauranter och nöjeslokaler samt inte minst besöka vänner och bekanta och berika sitt sociala liv. Även samhället påverkas positivt genom ökad produktion och konsumtion samt lägre sociala kostnader."

På individnivå kan jämlichetsaspekter påverka beteendet starkt. Hakamies-Blomqvist & Jutila (1997) ger ett exempel som gäller cyklister: "The nature of the interaction between different road users is highly influenced by social attitudes. The low status of cyclists makes it harder to be assertive in potential conflict situations and accentuates feelings of subjective unsafety when mixing with cars. Many cyclists do not dare to rely on their right-of-way. Such social attitudes penetrate different levels of decision making related to modal choice from the importance attributed to parking facilities for cars versus bicycles to strategic urban planning."

ad 2) Hälsa

Man kan utgå från att alla andra färdssätt – att gå, att cykla, att använda kollektivtrafik - är bättre för hälsan än att använda bil, eftersom alla är knutna till motion mera än bilåkning. Dessutom är bilens miljöbelastning p.g.a. avgaser också ett hälsoproblem (och inte bara ett miljöproblem), samtidigt som man inte behöver vara mera rädd än bilister för att man t.ex. är tvungen att andas dålig luft som cyklist: "Cyclists and pedestrians actually absorb lower levels of pollutants from traffic fumes than car drivers" (Rank et al. 2001).

I litteraturen nämns att daglig motion genom att gå och cykla är bra för hjärtat, för lungorna, för blodtrycket, för musklerna, mot övervikt, mot sockersjuka, mm. "One rough calculation suggests that ... cyclists covering short distances can reduce their risk of death (mainly due to the reduction of heart disease) by as much as 22 per cent. A 15-minute bike ride to and from work five times a week burns off the equivalent of 11 pounds of fat in a year. That kind of cycling pattern also meets the Government's latest target on exercise: that we should take part in some mild to moderate physical activity that leaves us out of breath for at least 30 minutes five times a week." (Rutter¹, se också Carnall 2000).

Inte minst är motion viktig när man blir äldre: den ger styrka och skyddar mot benskörhet; den förbättrar koordinationsförmågan och ger en minskning av fallolyckor och mindre allvarliga konsekvenser när man faller.

De objektiva hälsoaspekterna kan man mäta tämligen exakt. Det finns dock ett starkt subjektivt inslag också: Att känna sig frisk, att känna fysisk prestationsförmåga, mm. bidrar till välmåendet. Undersökningar har visat att daglig motion genom att gå eller att cykla är bra för det allmänna psykiska välbefinnandet, för självsäkerheten, och förhindrar olika typer av depression. „Moderate exercise has been found to reduce levels of depression and stress, improve mood and raise self-esteem ...“ (Scully et al. 1999).

Personer som har gjort sådana erfarenheter har lättare att bete sig på ett hållbart sätt genom att gå eller cykla (evtl. i kombination med kollektivtrafik), istället för att åka bil. De som inte känner den välgörande effekten av motion kan man inte övertyga så lätt att gå eller att cykla.

¹ Rutter H. in www.modalshift.org/reports/tandh/print_version.htm; viewed January 2010

Personer som inte är vana vid att gå eller cykla tycker först och främst att de är ansträngande, obekväma och oeffektiva sätt att färdas på. Är man fortfarande frisk tycker man att man inte behöver göra sådana insatser; man har svårt att föreställa sig effekterna för hälsa och framförallt subjektivt välbefinnande. Känner man sig inte riktigt frisk så blir istället den dåliga konditionen ett hinder.

ad 3) Bekvämlighet/Komfort

Synonymer för bekvämlighet enligt ordboken är flegma, maklighet, indolens, lättja, trevnad, komfort. Dessa synonymer speglar också avigsidorna av bekvämlighet, som också kan bestå i att undvika att gå och att cykla "Att utan måtta sträva efter bekvämlighet och jämställa bekvämlighet med lycka är för en person lika farligt som giftigt vin." Därför ansågs detta som ett stort misstag av de forntida kineserna. Det finns ett kinesiskt talesätt: "Folk överlever oro och fara, men dör av komfort". <http://se.clearharmony.net/articles/200610/18910.html>

När det gäller bekvämlighet/komfort så är det tydligt att det är en fråga vilken grad av komfort som är bra – åtminstone på individuell nivå: för mycket komfort gör oss lata och skämmer bort oss, med alla skadliga konsekvenser detta har. Å andra sidan måste ett visst mått av komfort uppnås i samband med ett visst beteende för att man ska kunna rekommendera detta beteende. När det gäller t.ex. komforten vid att gå så behövs ett minimimått gåkomfort (ytbeläggning, vägförhållanden, kanthöjd vid trottoarer, vindskydd, regnskydd, skydd för solen när det är varmt, så korta vägar från A till B som möjligt, lämpliga anläggningar vid höjdskillnader mm.). Det är dock svårt att bestämma var "lagom bekvämt & komfortabelt" ligger någonstans. En möjlighet är att använda sig av gruppen äldre personer (t.ex. över 70), för vilka komfortbrister för den vanliga populationen kan bli till ett oövervinnerligt hinder. Därför kunde man t.ex. fråga äldre personer när man vill bedöma komfortaspekter. Det finns dock också standardindikatorer som kan användas direkt: Trottoarer och cykelvägar ska t.ex. vara tillräckligt breda, det ska inte finnas hål i gång- och cykelvägars beläggning; servicenivån för alla färd sätt skall vara lika bra som den normalt är för biltrafiken. Dessutom är det för de "långsamma" färd sätten som är beroende på användning av mänsklig kroppskraft också nödvändigt att det finns möjligheter till vila, papperskorgar, soptunnor, och toaletter (se Martincigh & Urbani 2005).

ad 4) Trygghet

Trygghet likställs ofta med subjektiv risk, men det är en förenkling. Begreppet subjektiv risk består av en emotionell och en kognitiv komponent. Den emotionella komponenten handlar om rädsla och bekymmer över att en olycka eller något annat otäckt ska inträffa, medan den kognitiva komponenten innebär den subjektivt skattade sannolikheten att en olycka eller något annat otäckt ska inträffa. Även om risken upplevs som låg, kan man ändå känna sig otrygg. Mariann Björkemarken (2008) har analyserat 31 göteborgska enkätundersökningar som på olika sätt och i olika omfattning tar upp frågor om trygghet. Hon konstaterar att ”trygghetsbegreppet definieras bara som en avsaknad av brottslighet och ordningsstörningar. Ytterst få av mätningarna tar upp sådant som social förankring, politisk förmåga, förtroende för institutioner, tillit mellan människor med mera Människors trygghetskänsla påverkas av så skilda faktorer som ekonomi, sociala skyddsnet och möjlighet till inflytande, och att stora otrygghetsfaktorer även kan vara sådant som oro för att bli gammal eller att barnen ska bli mobbade i skolan. I det offentliga rummet, på gatan, i trafiken kan väl t.ex. möjlighet till inflytande spela en roll (att känna sig maktlös hör säkert inte lätt ihop med att känna sig trygg). ... Vilka svar man ger beträffande vad man oroar sig för beror mycket på de svarsalternativ man får. Finns t.ex. organiserad brottslighet bland alternativen så väljer många det alternativet.“

När det gäller trygghet i det offentliga rummet finns det tydligen en koppling till andras närvaro (eller antagen närvaro) och vad man förväntar sig av andra; till fysiska miljön och hur den påverkar möten med andra, koppling till andras beteende och hur den uppfattas (se Risser et al. 2010). Anpassar man Björkemarkens diskussion till trafikområdet så kunde trygghet handla om att ha ett fullvärdigt medborgarskap, ... orientera sig och behärska sitt liv, att inte vara rädd för kommunikation med andra trafikanter, att veta vart man vänder sig för att få stöd om man inte respekteras, att veta att barnen på väg till skolan är säkra ur alla perspektiv. Det fullvärdiga medborgarskapet förutsätter ett fungerande samhälle där man räknas, blir bra bemött och får bra information, redskap och verktyg. Människor känner ibland oro och rädsla för att bli utsatta för brott och det är viktigt med insatser som att klippa ner skymmande buskage och laga trasiga lampor. Men om man inte blir bra bemött och får bra information då förändras inte ens levnadsvillkor av fysiska förändringar i närmiljön eller av att polisen flyttar på områdets fyllerister.“

ad 5) (Spontan) mobilitet

Det finns många olika definitioner för mobilitet. Här syftas till möjligheten att vara mobil spontant: Detta inkluderar att kunna förflytta sig till alla de olika ställen som behövs för att kunna tillfredställa ens viktigaste behov utan att vara tvungen att göra en oacceptabel insats. Lämplig framkomlighet ingår i detta. Det syns i tabell 1 ovan att framkomlighet framförallt för fotgängare och cyklister samt äldre personers användbarhet av olika anläggningar betraktas som viktiga och att dessa bidrar till livskvalitén i en stad (Risser et al. 2004, se också Risser 2000).

Det är naturligtvis en definitionsfråga vad som ingår i ”viktigaste behov“; t.ex. tillgång till arbetsplats, affärer, statliga och kommunala förvaltningar, skolor och andra utbildningsinstitutioner, bibliotek, museum etc., liksom väder- och värmeskydd. Det betyder att det måste finnas tillgång till användbara trafiksystem, som man dessutom måste ha råd att använda (t.ex. kollektivtrafik, taxi).

ad 6) Estetik

Det har ibland pratats om ”förfulning“ av det offentliga rummet, som uppenbarligen uppfattas som ett problem – själva formuleringen indikerar detta. Bakgrunden är att trafikanläggningar kan bidra till att en viss miljöns estetiska kvalitéer minskas på ett påtagligt sätt. Detta är dock ett problem som enligt Hakamies-Blomqvist & Jutila (1997) framförallt påverkar icke-bilister: ”Car drivers and passengers keep their eyes mainly on the road. They tend to notice movements in terms of other traffic, people and animals. When they look beyond the road they focus on bigger landmarks such as buildings. Pedestrians and cyclists, because of the slower pace, have time to look around and really get to know the environment. Especially a green environment is valued. Noise of surrounding traffic and pollution are experienced as aesthetical problems as well as as health problems.“ I tabell 1 visas att estetik borde betraktas som en viktig kvalité när det gäller bedömning av livskvalitén i en stad.

ad 7) Ekonomiska resp. finansiella fördelar

Ekonomiska aspekter tas här upp enbart som en aspekt som påverkar det intellektuella beteendet: T.ex., att att åka bil kanske uppfattas som billigt eller att åka kollektivt som dyrt och att detta påverkar färdmedelsvalet; samtidigt stöds bilanvändning ekonomiskt av samhället. Hakamies-Blomqvist & Jutila (1997) formulerar: "Unlike car drivers (e.g. tax reductions on company cars) walkers and cyclists are not offered any financial support (or such support is rare). The relative inexpensiveness of cycling is threatened by bicycle theft." Att det faktum att det inte finns något finansiellt stöd för att gå eller cykla, trots att det är klart billigare än alla andra sätt att förflytta sig, tycks inte ha särskilt stort påverkan på färdmedelsvalet (Hakamies-Blomqvist & Jutila).

3 Metod

Alla "mjuka faktorer" som beskrivits ovan har en mer eller mindre klar subjektiv karaktär. Detta är mycket tydligt när det gäller t.ex. estetik, där det inte finns någon möjlighet till en objektiv definition. Men också de mest objektiva aspekterna som kostnader har naturligtvis ett starkt subjektiv inslag genom att man värderar priser subjektivt. Exempelvis kalkylerar bilister sällan bilpriset eller andra fasta kostnader, utan bara bränslekostnader när de jämför t.ex. bilanvändning med att åka kollektivt. Subjektiva aspekter kan emellertid bara bedömas inom ramen för kommunikation med "subjekt" som har en uppfattning om någonting – estetik, trygghet, komfort, mm. "Kommunikation" betyder i det här fallet först och främst att ställa frågor till relevanta personer. Eftersom det handlar om den hållbara staden, som vi antar att präglas av de mjuka faktorerna som definierats ovan, kan man direkt identifiera två relevanta grupper av personer: De som officiellt/professionellt har att göra med städernas eller orternas planering, utformning och administration, och de som bor eller vistas i stan/orten.

För att koppla teorier och definitioner ovan till det mål som ligger till grund för denna rapporten, nämligen att tillsammans med kommuner bestämma de mjuka faktorernas roll i praktiken, bestämdes att vi skulle börja med en serie intervjuer med kommunanställda och –politiker. Inom ramen för kvalitativa intervjuer skulle vi frågas om de mjuka faktorernas roll i den hållbara staden: Hur definierar de ansvariga hållbarhet, och vad ingår i begreppet enligt deras syn? Vilka av ovannämnda aspekter, som betraktas som viktiga enligt litteraturen, spelar en mer eller mindre viktig roll i trafiken? Idén var att vi m.h.a. detta tillvägagångssätt skulle få olika förslag på vad begreppet hållbarhet inkluderar för att i en nästa etapp kunna fråga medborgarna om hur de bedömer dessa aspekter. Är de relevanta och hur viktiga är de enligt medborgarna?

På basis av det material som samlats in skulle sedan en enkätblankett utvecklas: Aspekter som kommunanställda betraktar som viktiga i samband med den hållbara staden resp. i samband med överväganden om hur man kan nå den hållbara staden skulle testas genom att fråga medborgarna hur de ser på dessa aspekter? Är de viktiga? Har de någon betydelse för dem i praktiken? Uppstår det problem i samband med dessa aspekter?

4 Intervjustudien med kommunalpolitiker och tjänstemän

I diskussioner inom institutionen för teknik och samhälle listades en rad frågor som skulle täcka det vi ville veta. Vi var då intresserade av att först få ett spontant svar på vad som är underförstått när man pratar om hållbarhet. Nämns de begreppen som vi diskuterat ovan? Får trafiken och får trafiksäkerheten en prominent roll? Det var intressant att se om om man över huvud taget pratade om trafik under de första frågorna. Efter det ställde vi frågor som skulle belysa hur de intervjuade som privatpersoner ser på hållbarhet, och vad den officiella uppfattningen är. Säkerheten togs upp separat, och där frågades det särskilt om hastighetsrelaterade aspekter. Råversionen av frågeinstrumentet som vuxit fram på detta sätt har för-testats innan den slutgiltiga versionen färdigställdes. Följande frågor ingår:

1. Vilka åtgärder betraktar du som de mest angelägna när det gäller stadens framtida utveckling rent generellt?
2. Låt oss nu prata om begreppet hållbarhet: Hur skulle du själv definiera hållbarhet? Vad är det som ingår i begreppet enligt din egen åsikt?
3. Har kommunen någon hållbarhetspolicy? [Sedan hur länge? Vad ingår i policyn? Hur påverkar den ert sätt att arbeta?]
4. Inom forskning ser man hållbarhet som ett begrepp som innehåller ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter. Vad gör kommunen för att åstadkomma hållbarhet med avseende på dessa aspekter?
5. Vad gör kommunen aktivt för att medborgarna ska vara nöjda med det offentliga rummet och trafiken?
6. Vad betraktar du själv som viktigast i samband med utvecklingen av det offentliga rummet och trafiken?
7. Vilken vision har kommunen när det gäller den framtida utvecklingen av staden/kommunen?
8. Kan du ge några konkreta exempel på aktiviteter eller åtgärder för att nå stadens vision i samband med hållbarhetsaspekterna? (Ge gärna exempel beträffande ekologin, ekonomin och det sociala)
9. Vilka transportpolitiska mål har kommunen? [Om det nämnts några mål: vad gör man konkret för att nå målen?]
10. Hur jobbar ni med trafiksäkerhetsaspekterna i samband med hållbarhetsarbetet?
11. Hur följs trafiksäkerhetsarbetet upp? [Använder ni indikatorer? Gör ni mätningar? Vilka områden (geografiskt, trafikantgrupp, åldersgrupp, årstid)? Skulle ni kunna göra andra mätningar?]
- A. Vart vill ni nå med ert arbete med trafiksäkerhetsfrågorna? 12B. Vilken roll spelar Nollvisionen i ert arbete?
12. På vilket sätt skulle ni kunna arbeta med dessa frågor i framtiden – möjliga förbättringar?
13. Har ni speciellt fokus på något problem i trafiksäkerhetsarbetet, t.ex. någon speciell grupp?
14. Finns det en tydlig ansvarsfördelning i er kommun vad gäller arbetet med trafiksäkerhet?
15. Hur fungerar kontakten/ansvarsuppdelningen med Vägverket?

16. Vilken roll spelar fordonshastigheter och hastighetsbegränsningar i ert arbete med hållbarhet, trafiksäkerhet och för att uppnå stadens vision?
17. Vad tror du om användningen av fysiska åtgärder såsom gupp och liknande för att förbättra trafiksäkerheten?
18. Känner du till ISA [Om inte: förklara med aktiv gas]?
19. Vad tycker du om ISA som idé (om han/hon känner det: som ett hjälpmedel) för att uppnå bättre trafiksäkerhet?
20. Vilket gehör känner ni att ni får för ert arbete med trafiksäkerhetsåtgärder (bl.a. gupp) på politisk nivå?
21. Vilken typ eller vilka typer av trafiksäkerhetsåtgärder brukar ni ha svårast att få politisk acceptans för? Varför?
22. Ställs det krav uppifrån på ert trafiksäkerhetsarbete? Vilka typer av krav? [Både när det gäller arbete mot en hållbar stad och om man uppifrån (politiker) kräver bevis på resultat]
23. Tror du att kommunen är intresserad av att delta i ett försök för att få ner fordonshastigheterna?
24. Vilken vikt ges idén om den hållbara staden och den därtill knutna policyn på din avdelning? – Och i kommunen?

Vi kontaktade 24 svenska kommuner och bad dem att nämna personer som kunde/skulle ge oss en intervju. 16 personer från 11 kommuner ställde upp.

5 Resultat

1 Vilka åtgärder betraktar du som de mest angelägna när det gäller stadens framtida utveckling rent generellt?

Denna fråga ställdes innan det pratades någonting om hållbarhet eller andra kriteriebegrepp. Det innebär att svaren vi fick är spontana yttranden om vad som betraktas som viktigt i allmänhet när det gäller utvecklingen i kommuner och städer. Det syns att många nyckelbegrepp i projektet HASTA, som betraktades som relevanta från ett vetenskapligt perspektiv nämndes spontant av de intervjuade. Detta understryker att vi med all sannolikhet sysslar med någonting som är relevant i praktiken, och inte bara i den akademiska världen. Nedan följer en lista, med aspekter och med viktiga åtgärder som kom fram:

- Miljövänliga transporter (gåendet, cyklandet, bättre kollektivtrafik)
- Skapa en tillgänglig stad för alla
- Reducera bilanvändning
- Förtätning av staden (då kan trafiken lättare bli miljövänlig)
- Trygghet, säkerhet (det las till att det hänger ihop med trafiken)
- Grön miljö, grönområden, vatten
- Utbud: arbetsplatser, handel, bostäder
- Levande centrum/stadskärna, ”man behöver få in folk i stan”
- Fler parkeringsplatser i stan

2 Låt oss nu prata om begreppet hållbarhet: Hur skulle du själv definiera hållbarhet? Vad är det som ingår i begreppet enligt din egen åsikt?

Här ges å ena sidan svar som delvis är av strategisk och mera abstrakt karaktär, som den första i listan nedan. Men också mycket konkreta saker nämns, som mest syftar på miljön men också på sociala aspekter (kommunikation, sociala faktorer) och sådana som kan kopplas till livskvalitén (att folk ska trivas t.ex.). I samband med miljöaspekter upprepas att det är viktigt att utveckla trafiken så att den inte belastar miljön:

- Inte förbruka mer än man kan återskapa, inte ta mer av resurserna än som finns tillgängligt, inte belasta miljön för mycket; nästa generation ska ha samma tillgång till resurserna; de val vi gör idag ska inte någon behöva sota för i framtiden, inte överutnyttja; tillverka saker, som inte negativt påverkar framtiden och dess generationer. Det man gör idag ska inte tära på vad som kommer i framtiden; barnbarnen behöver också ha resurser när de växer upp; framsynhet & ansvarstagande (HUT = hållbar utveckling); bärande åtgärder som håller över tid
- Hänsyn till miljön, ekonomin & sociala faktorer
- Element: staden, samhället, bränsle, trafik, kommunikation
- Minska koldioxid, trafik som inte belastar miljön (energi, klimat)

- Mixa bebyggelse, minska resandet
- Minska bil, främja G&C
- Folk ska trivas, levande stad
- Avfall, förnyelsebara saker

3 Har kommunen någon hållbarhetspolicy? [Sedan hur länge? Vad ingår i policyn? Hur påverkar den ert sätt att arbeta?]

Tilläggsfrågorna i parentes skulle hållas i "bakhuvudet" och ställas om inte respondenten själv tog upp ämnet. I svaren nämns i vissa fall en policy i form av olika program (HUT, Agenda 21 mm.). I andra fall läggs vikt på aspekter som kan betraktas som delar i en policy (information, medborgarenkäter), eller att det inte finns någon konkret policy, men som t.ex. ger ett "eftertänksamt arbetssätt". Andra svar handlar snarare om mål än om policy – t.ex. att utveckla den ekologiskt hållbara staden. Igen förekommer trafiken i några mera konkreta svar, som t.ex. att man vill ha mindre miljöbelastning på grund av bilen (paradoxalt nog vill en respondent nå den genom snabbt trafikflöde), resp. att man vill ha mindre trafik som är miljövänlig och säker. Andra mera konkreta svar handlar om avfallshantering, biogasanläggningar, vattenskydd, samt "allt från barnomsorg till gatuhållning och husbygge":

- Ingen direkt policy, eftertänksamt arbetssätt, inga egna dokument
- Nya mål för varje år, många miljöpolicyers text rese- & upphandlingspolicy
- Bl.a. genom budget → stor dignitet till idén
- Planer: LundaMats, HUT, Det Naturliga Steget, Agenda 21
- Information. Åtgärder, beteendepåverkan → förbättringar
- Medborgarenkäter, samarbete med skolor
- Mindre, miljövänlig & (särskilt för oskyddade) säker trafik
- Snabbt trafikflöde → lägre miljöbelastning
- Förtäta, bli mer stad, ekologiskt hållbar stad
- Biogasanläggningar, gasbilar, avfallshantering, vattenskydd
- Den ekonomiska aspekten finns alltid med
- Allt från barnomsorg till gatuhållning & husbygge

4 Inom forskningen ser man hållbarhet som ett begrepp som innehåller ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter. Vad gör kommunen för att åstadkomma hållbarhet med avseende på dessa aspekter?

I alla tre hållbarhetsområden – ekologi, ekonomi & samhälle – spelar transporter en viktig roll. Kommunerna ser enligt svaren till att staden blir tät och att bl.a. barn, äldre och funktionshindrade kan bo där och förflytta sig utan problem. Affärer mm. ska finnas i centrum resp. på gångavstånd så att målen kan nås till fot. Allt detta tillåter en blandning av olika människor/generationer, vilket önskas. Svaren kopplar dessa sociala aspekter, som bl.a. speglar en bra livskvalité, med ekonomin: En attraktiv stad skall garantera att företag slår sig ner.

Den ekonomiska aspekten skall också beaktas genom att hålla transportkostnaderna låga: genom att använda lite energi, att skapa förutsättningar för att transporter kan vara korta, mm. Den ekologiska delen tar man därigenom också hänsyn till, samtidigt som man lägger vikt på bränsle som producerar mindre utsläpp (bussar med biogas), vindkraft och annan förnybar energi, hållbar turism, rättvisa produkter, ekologisk skolmat, mm.

- Social: Tät stad, generationsboende, äldre, funktionshindrade
- Säker för gående, trygg (bl.a. belysning), omsorg
- Affärer i centrum, gångdistanser
- Aktiva människor, blandning av människor önskes
- Attraktiv stad där företag slår sig ner (social & ekonomisk)
- Miljö: Transportsystem, miljöledningssystem, markanvändning, rättvisemärkta produkter, ekologisk skolmat, renare dagvatten, energieffektivisering, bussar till biogas, nya bilar på biogas samt världsarvsstatus och turism, tävlingar etc till stan så länge detta fungerar utan att påverka miljön, vindkraftverk; dagis med grön flagg, bilpooler, i kommunen bara etanol-bilar
- Ekonomi: hålla kostnaderna inom ramarna, täta ekonomiska uppföljningar; lite energi för transporter, bygga närmare stan → korta transporter.

5 Vad gör kommunen aktivt för att medborgarna ska vara nöjda med det offentliga rummet och trafiken?

Mycket vikt läggs på deltagandeprocesser, där alla grupper i samhället får säga sitt (fast det också kom kommentarer att "det är svårt att få alla nöjda"). Man vill få acceptans för vad man gör. Samtidigt utgår man från att de flesta medborgarna gillar gröna och estetiskt fina miljöer med låg bullernivå. Bilfria centra utan genomfartsleder samt öppna och välbelysta platser, som förmedlar trygghet, passar till detta mål. Och naturligtvis ska "folk ... inte dö i trafiken":

- Synpunkter från medborgarna; om man lämnar in synpunkter, ska man få svar inom 7 dagar, enkät vartannat år (ca. 1000 pers); dialog med medborgarna, utställning i stan, medborgarkontor. För att se om de är nöjda; medborgardialog; ett system för klagomålshantering; vill få medborgarna att kunna höra av sig; att se till att saker åtgärdas inom x timmar; samråd med handikapporganisationerna för att göra torgen sådana att alla uppskattar dem; boråd i rådhuset; föreningar; nätverksanalys där alla medborgarförslag behandlas; möten; medborgarbudgetar åt gymnasieungdomar → badhus rustas upp
- Svårt att få alla nöjda, alla ska vara något nöjda
- Vi vill få acceptans för vårt arbete i kommunen
- Grön, estetiskt bra, låg bullernivå
- Bilfritt centrum, inga genomfartsleder, tillgängligt för gående
- Platser, öppna & belysta → trygghet
- Folk ska inte dö i trafiken

6 Vad betraktar du själv som viktigast för utvecklingen av det offentliga rummet och trafiken?

Svaren på denna fråga handlar – förutom om skola, omsorg, vård och arbetstillfällen – huvudsakligen om transporterna. Bra kommunikationer med andra/större orter behövs, och en del biltrafik; men den ska "smälta in" och fungera på de gåendes villkor, genom lägre hastigheter (30km/h), bra anknytning till kollektivtrafik (Park and Ride). Kollektivtrafiken ska ökas, cyklandet och gåendet ska underlättas och göras attraktivare (bl.a. bättre nätverk "utan hål i"). Man vill ha en estetisk miljö som tillåtar en avkopplad vistelse ute. Shared-space principen betraktas som en möjlighet för att nå detta. Dessutom vill man nå målen inom ramen för en kommunikationsprocess med medborgarna:

- Vettiga kommunikationer med större orter
- Se till skola, omsorg, vård, arbetstillfällen
- Öka kollektivtrafiken → minska biltrafiken (gratisbussar, bilpoolar, spårvagn, enklare att byta)
- Lite biltrafik behövs, folk från landet måste kunna komma in → Park and Ride; ska smälta in, körning skall ske på gåendes villkor, ett funktionellt rum för så många som möjligt Lägre bilhastigheter (→ 30km/h), trygga boendemiljöer
- Tillgänglighet, möjliggör G&C, allt måste finnas i centrum, inte ha "en massa shoppingcentra" i utkanterna av städerna → då slipper man bil
- Enklare att cykla, cykelnätverk utan hål i
- Jobba på att få cyklister och fotgängare att trivas och känna sig trygga
- Shared space, det offentliga rummet ska tala om vilken hastighet som gäller
- Vänlig atmosfär, vackert, attraktivt, miljövänligt
- En skön avkoppling; restauranger och caféer → ytor som är till för fotgängare, utan cyklar och bilar
- Att bestämma tillsammans med medborgarna

7 Vilken vision har kommunen när det gäller den framtida utvecklingen av staden/kommunen?

Rent allmänt vill man att kommunen ska växa och "bli mer stadslig". Genom detta skulle man också få bättre skatteunderlag. Man vill bygga bostäder, skolor, mm, och främja idrott och hälsa. Till detta behövs en bra ekonomi. "Alla vill att det ska var gulligt och fint och att alla skall vara glada, men tillväxt är så grundläggande att allt måste utgå från det". Men igen nämner man förändringar i trafiken som viktiga mål: förtätning, minskning av biltrafik, förbättrade förutsättningar för att gå och cykla, låg bullernivå och fina grönområden, som alltihop skulle skapa en "attraktiv stad att bo i". Trafiksäkerhet är mycket viktigt i denna bild och "skiljer sig inte från hållbarhet":

- Vi vill återta vår position som handelscentrum, nya företag ska etablera sig, samtidigt som man bevarar det gamla
- Attraktivt och hållbart centrum med ökad förtätning; ett levande samhälle och centrum, attraktiv stad och stadskärna

- G&C trafik ska öka
- Inte skilja på trafiksäkerhet och hållbarhet, trafiksäkerhet är övergripande
- Transportsystemet; miljöfrågorna viktiga i trafiksammanhanget (buller)
- Grönområden
- ”Inom idrott och hälsa vill vi ha uppnått en ledande ställning inom 10 år”

8 Kan du ge några konkreta exempel på aktiviteter eller åtgärder för att nå stadens vision i samband med hållbarhetsaspekterna? (Ge gärna exempel beträffande ekologin, ekonomin och det sociala)

Det nämns en rad aktiviteter för att nå en "mänsklig stad". T.ex. genom att främja eller underlätta förflyttningar utan bil, som bättre kollektivtrafik samt kopplingar mellan bl.a. lokaltrafik och pendeltåg, förbättringar för cyklande och gående bl.a. genom bättre infrastruktur (avsmalningar, upphöjda korsningar mm.). Dessutom ska trafiksäkerheten förbättras, inte minst för barn och unga, t.ex. genom att organisera trafiksäkerhetskommittéer och genom uppföljning av åtgärder (t.ex. som en del av en HUT-bedömning). Här blir det särskilt tydligt att kommentarerna om trafiken huvudsakligen räknas till den sociala och ekologiska delen av hållbarhet. Som en annan åtgärds väg på den sociala sidan ska boendeformer blandas för att motverka segregation (så att inte områden med dålig infrastruktur utvecklas där folk med lägre inkomst bor), och på miljösidan nämns i tillägg miljövänligare bränsle och energi, dessutom grönområden, sophantering och dagvattenhantering. Ekonomin nämns allmänt i samband med den här frågan: Den ska vara "i balans".

- Åtgärder för att folk ska kunna leva utan bil, → mindre bil, ”mänsklig stad“
 - ❖ Parkeringsnormer
 - ❖ Kollektivtrafik, pendeltåg, knyta lokaltrafik till pendeltåg
 - ❖ Cykelparkering
 - ❖ Busshållplatser
 - ❖ Avsmalningar av körfält, upphöjningar och gupp
 - ❖ Lägre trottoarkanter och skilda cykelbanor
 - ❖ Cykelvägar byggs varje år, man utvidgar cykel- och gångbanenätet
 - ❖ Man försöker styra så att folk ska kunna cykla eller åka kollektivt, därför har man satsat mycket på cykelbanor
 - ❖ Bussbro för att minska trafiken i centrum
- Trafiksäkerhetskommitté, uppföljningar; fokus på skolvägar och barn/unga
- Miljö: Gasbilar, biogasbussar, sophantering, G&C, grönstruktur, dagvattenhantering
- Socialt: Motverka segregation; blanda boendeformer och upplåtelseformer
- Ekonomi i balans
- HUT-bedömning

9 & 10 Vilka transportpolitiska mål har kommunen? [Om några mål nämnts: vad gör man konkret för att nå målen?]; hur jobbar ni med trafiksäkerhetsaspekterna i hållbarhetsarbetet?

Först och främst vill man skydda fotgängare och cyklister (också genom reflexvästar och cykelhjälm) och främja G&C-trafik, samtidigt som man vill minska bilismen och bilhastigheterna, t.ex. genom krympt köryta, lägre hastighetsgräns mm., vilket gagnar trafiksäkerheten. Dessutom används krukor (t.ex. i villaområden) och andra hastighetsreducerande infrastrukturelement (t.ex. ta bort bussfickor). Man kollar säkerheten kontinuerligt genom att titta på statistik, reagera på insändare och titta på olika platser; barnen får t.ex. peka ut platser. Särskilt där nya områden utvecklas ser man till att trafiksäkerheten kommer att bli tillfredställande, då behöver man inte bygga om efteråt. Samverkan med andra aktörer som polis handikapporganisationer och näringslivet spelar en viktig roll i detta sammanhang. Olika program som man jobbar med nämns (Agenda 21, AKTA mm.).

- Politikerna har främst ansvar vid nybyggnation; särskild kommitté, tjänstemännen, ingenjörerna; på förvaltningen
- Skyddar de oskyddade trafikanterna. Undersöka hur man arbetar med cykling. G&C-leder byggs ut, kommundelarna byggs ihop för att få ut folk att cykla mer. Minska bilismen och öka G&C; även på cykelbanor
- Undersöker trafiksäkerheten i nya bostadsområden. Bygger om och tittar på olika platser. Statistik och mätningar: vilka är de farligaste korsningarna. Ser över olyckor. Ofta skriver folk in om olika trafiktekniska problem som de vill ska åtgärdas.
- Samverkan med andra aktörer som polis, handikapporganisationer och näringslivet. Samarbeta med skolor för att förmå föräldrarna att inte skjutsa sina barn. Barnen fick peka ut; föräldrarna blev intervjuade
- Programmatiskt
 - ❖ Vi arbetar med Agenda21 i samverkan med de andra.
 - ❖ Vi har arbetat aktivt med AKTA och Säkereken
 - ❖ Vi arbetar med olycksstatistik (STRADA).
 - ❖ Helhetssyn; Nollvisionen; Hastighetsklassificering; Fysiska åtgärder
- Krympt körytan för att få lägre hastigheter. Ser över hastighetsgränserna i staden. Tittar på synlighet, t. ex. när det är mörkt. Delar ut reflexvästar och reflexer. Hjälm användningen ska höjas, informerar, delar ut cykelhjälm. Förbättrar busshållplatserna; hastighetsanpassning, från 50 km/h till 40 km/h i staden. Avsmalningar vid övergångsställen. Bussfickorna har tagits bort för att bromsa trafiken. Rondeller för säkerhet och ett jämnare flöde; i nybyggda områden anpassar man så att trafiken kör sakta-re, behöver inte göra ytterligare åtgärder senare. I villaområdena kan man ställa ut krukor
- ”Låtsasmotorväg” med hastighet 110 km/h och separerade vägbanor. Tidigare mycket olycksdrabbad, här har säkerheten höjts. Förbifarter har byggts, nästan alla våra trafik-ljus är miljövänliga (detektorljus), trafiken ska flyta på.

11 Hur följs trafiksäkerhetsarbetet upp? [Använder ni indikatorer? Gör ni mätningar? Vilka områden (geografiskt, trafikantgrupp, åldersgrupp, årstid)? Skulle ni kunna göra andra mätningar?]

För uppföljningen används olycksstatistik (STRADA), man mäter hastigheter och trafikmängder av alla trafikslag före och efter åtgärder. Särskilt noggrann är man där det finns många barn, äldre och funktionshindrade, resp. där det finns generellt många oskyddade trafikanter. Naturligtvis fokuserar man också på farliga vägar och korsningar. Synpunkter från trafikanter och boende på brister tas också emot och används för uppföljningen. Andra mätningar och undersökningar som skulle kunna göras är t.ex. att räkna tung trafik, eller att systematiskt kolla hur folk betar sig i korsningar (samspel, hastigheter, lämna företräde, mm.). Det understryks att jämförelse mellan kommuner är bra eftersom det ger mer konkurrens och gör politikerna mer uppmärksamma på säkerhet, hållbarhet, centrum osv.

- Statistik (STRADA); dialog med både sjukhus och polis.
- Vi har en 3-års plan med olika områden som skiftar efterhand.
- Hastighetsmätningar. Före- och efterstudier. Trafikmängdsmätningar för bilar, cyklar & fotgängare (stadskärnan) och bilhastighet; framförallt där det är många olyckor; fokuserar på fyrfältiga gator, där händer mest. Vi gör mätningar av luften. Runt skolor och andra ställen där barn rör sig. Där det finns många oskyddade trafikanter. Vid åtgärder och farliga korsningar. Trafiksäkerhetsrevision, där Vägverket bidrar med hälften av finansieringen.
- Den trafikantgrupp vi tittar på är de oskyddade trafikanterna. När det gäller åldersgrupp är det både barn och äldre, plus funktionshindrade. Det ska vara lätt och säkert att komma fram för gående och cyklister och handikappade.
- Kommentarsystem → synpunkter på brister, information från medborgare när något har hänt. Enkäter görs (med hjälp av SKL) där även trafikfrågor tas upp.
- Stadsbyggnadskontoret/planering. Trafikutskottet, Tekniska nämnden, jobbar med hastighetsfrågor
- Andra mätningar som skulle kunna göras är: tung trafik och olyckor; bra om hur folk betar sig i korsningar. Jämförelse mellan kommuner → mer konkurrens (gör politikerna mer uppmärksamma) på säkerhet, hållbarhet, centrum osv.

12A Vart vill ni nå med ert arbete med trafiksäkerhetsfrågorna?

Nollvisionen ska uppnås, och då gäller det huvudsakligen att minska bilhastigheterna genom t.ex. infrastrukturåtgärder vilket behövs för att minska eller undvika skador framförallt för fotgängare och cyklister. Shared-space tanken nämns i detta sammanhang där samma ytor ska användas med samma rättighet av alla olika trafikantslag. Utsläpp ska samtidigt fås ner vilket går hand i hand med minskning av biltrafiken och bilhastigheterna. Med hjälp av t.ex. AKTA-projektet vill man uppnå en bra attityd hos medborgarna vilket generellt är ett viktigt mål. Föräldrar skulle tex inte skjutsa sina barn utan låta dem gå eller cykla vilket är bra för miljön och för barnens förhållningssätt till cykel/bil. Man vill lära medbor-

garna att ta hänsyn till andra och inte använda alkohol eller droger, samt inte köra för fort. Man vill att folk ska använda bilbältet och allmänt bete sig ordentligt i trafiken.

- Nollvision; ingen ska skadas eller dö i trafiken; nolltolerans mot skador; Dödligheten har minskat, men samtidigt har ”vanliga” olyckor ökat (utan dödlig utgång)
- Minska antalet skadade; trygghet, fler fotg./cyklister; centrum/bostadsområden ska vara säkra, det ska vara säkert att röra sig överallt oavsett färdmedel
- Minska olyckor och incidenter; med bibehållen eller ökad framkomlighet
- Bygga bort de problem som finns; G&C ska öka. Viktigt att G&C-vägar är tydligt avskilda från bilvägar; det ska vara så tryggt som möjligt att färdas, framförallt för gångtrafikanter och cyklister.
- Shared Space för centrum, där ska det vara låga hastigheter och inte 70 km/h.
- Att få ner hastigheterna; därför bygger man ibland om korsningar etc. för att få folk att faktiskt anpassa farten efter rådande förhållanden. Gatan måste kommunicera detta själv
- Åtgärder för att påverka attityder. Man borde arbeta mer med beteendepåverkan och inte bara med fysiska åtgärder
- Miljömässigt få ner utsläppen.

12B. Vilken roll spelar Nollvisionen i ert arbete?

Svaren visar att nollvisionen spelar en huvudroll. Vissa betraktar den som en utopi och som orealistisk men å andra sidan är den utmanande och påminner hela tiden om att man måste se till säkerheten. Det är dock viktigt att jobba successivt.

- Vision; man når den inte utan strävan mot den; nollvisionen som styr, man vill få så lite allvarliga olyckor som möjligt. Utopi, det handlar om slumpen.
- Bra mål att sätta upp? Möjligtvis motiverar det en del människor. Många gånger motiveras människor mer av mål som är möjliga att uppnå än av realistiska mål. Det är en beteendevetenskaplig fråga.
- Målen bör vara hyggligt nåbara och inte orealistiska. Nollvisionen är inte realistisk. Det ska vara utmanande mål och finnas en vision, men jag tror mer på att man jobbar successivt.
- Nollvision vårt mål. Den spelar en jättestor roll. Den ligger till grunden för allt arbete med trafiksäkerhet hos oss. Man har nollvisionsstråk för cyklar i staden, så nollvisionen arbetar man naturligtvis med, det finns också prioriteringsplaner på vad som ska åtgärdas. Man har haft med sig Nollvisionen i arbetet, bla. har man byggt ett nollvisionsstråk från resecentrum till universitetet där man har tänkt på att säkra oskyddade trafikanter hela vägen.
- Det är det som ligger i grunden, men ingen uttalad nollvision. Den finns inte tydligt konkretiserad i våra mål. Man har detta med noll döda och allt i bakhuvudet.

- Vi använder STRADA och funderar på vad vi kan göra för att reducera olyckorna. Vägverket ansvarar för ytterområdena vi har inte så mycket att göra med de högre hastigheterna; i centrum sker inte många allvarliga olyckor
- Många referensgrupper har också använts, bland annat har också NTF deltagit.
- Allt vårt arbete syftar till att uppnå säkerhet i trafiken, förutom då miljöarbetet.

13 På vilket sätt skulle ni kunna arbeta med dessa frågor i framtiden – möjliga förbättringar?

Det sägs att man i framtiden behöver mer tid till att analysera för att sedan kunna utföra rätt åtgärder (sänka bilhastigheterna, främja G&C, mm., säkra anslutningar till regionaltrafiken). På så sätt hamnar pengarna på rätt plats. Tydliga(re) mål skulle också kunna hjälpa till att förbättra arbetet med hållbarheten. Det finns dock en ständigt pågående diskussion om resursfördelning; en modernare tappning ställer mer krav på ytor och underhåll och då behövs mer resurser (pengar och folk) för att underhålla; resurserna som finns räcker inte till kraven som ställs. Det finns t.ex. hela tiden en efterfrågan på mer belysning, parker mm., vilket kostar pengar. Det är därför en bra idé att börja jobba med enkelt avhjälpta problem. Samarbetet med andra institutioner ska förbättras i framtiden.

- En klar förbättring borde uppnås när det gäller planeringen av nya områden. Trafiksäkerheten involveras mer. Inte bara titta på det enskilda området, se det i sammanhang med hela staden. Vad händer i det här området när pendlarna ska ta sig till och från hemmet? Och vad kan vi göra för att höja trafiksäkerheten?
- Dämpad fart på huvudleder; man är testlän/-kommun för de nya hastighetsbegränsningarna, man är med i arbetet för att dra upp riktlinjer för detta. Annars fortsätter man med att arbeta för säkra busshållplatser. Säkrare landsbygdshållplatser, försöksverksamhet med varningsskyltar med blinkande lampor när en buss står på hållplatsen. Detta har även gjort att hastigheten på omgivande trafik gått ner väsentligt. Program för säkrare vägar inom 3-4 år; rondeller och cykelvägar (som skydd för cyklister) → förbättringar
- Tydligare mål, bli bättre på att följa upp arbetet, undersöka vad en ombyggnad faktiskt har gett för resultat. Mer konkreta mål, uppföljning
- Vägen ska tala om hastigheten, att korsningar görs vid på en gång så de inte behöver ändras
- Vägverket kunde vara mer flexibelt för ett bättre samarbete. Samarbetet med andra förvaltningar kan förbättras. Det finns ju STRADA, men det är mer snack än verkstad. Det borde göras mer, även om alla är duktiga på sitt håll
- Sen hänger det ju också på fastighetsägare och på byggnadsnämnden.

14 Har ni speciellt fokus på något problem i trafiksäkerhetsarbetet: t.ex. någon speciell grupp?

Buller ska undvikas där folk bor. Äldre, funktionshindrade och barn (samt skolvägar), resp. oskyddade trafikanter generellt ska ses till, fast vissa säger att det finns ingen speciell grupp

som man har fokus på; man är ansvarig för alla. Vissa vägtyper och infrastrukturelement nämns som man borde fokusera på, som fyrfältiga gator, gång- och cykelnätet och övergångsställen.

- Det handlar om vilken teori man ska använda; vi vill vara en boendekommun, så ska folk inte störas av buller
- Fokus på barn, äldre och oskyddade generellt (fotg./cyklister), i viss mån även mopeder
- Ingen speciell grupp.
- Skolbarn och säkra skolvägarna samt på- och avstigningsplatser. Barn måste ju beaktas i så gott som alla projekt; barnkonsekvensanalys.
- Äldre, funktionshindrade, funktionshindrade. Det ska vara tillgängligt för alla; handikappade får samma förutsättningar som alla andra
- Övergångsställen måste säkras. För tillfället är 50% säkrade, men resten måste också säkras. Fokus ligger på handikappade. Vi bygger om övergångsställen. I övrigt ska gång- och cykelnätet byggas ut.
- Rör alla människor
- Vi tittar på en speciell gatutyp, de fyrfältiga gatorna som är störst och där mest problem uppstår. Man ska kunna ta sig till skola och arbete utan några problem, så där ligger vårt fokus.
- Trafikfrågorna är inte särskilt stora här; vi har inget fokus, det handlar om sunt förnuft.

15 Finns det en tydlig ansvarsfördelning i er kommun vad gäller arbetet med trafiksäkerhet?

Olika människor är ansvariga, beroende på vilka aspekter det gäller; miljöfrågor, renhållning, trafik och park, övergripande planering, drift, belysning, tillgänglighet, trygghet och säkerhet osv.. Underhåll av vägarna (samt t.ex. snöröjning) är en annan grupp. Det finns också ansvariga för barn och deras skolväg, för funktionshindrade och äldre, samt för gående och cyklister.

- Bra och tydlig fördelning.
- Tekniska nämnden. Förvaltningen för teknik. Trafikingenjörer som jobbar med G&C, Gatukontoret. Plan- och bygg. Trafik- och fritidsnämnden samt förvaltningen arbetar med detta. Tekniska förvaltningen; tekniska nämnden och –förvaltningen . Stadsbyggnadskontoret planerar i förtid, tekniska förvaltningen åtgärdar efteråt. Trafikingenjör som även hjälper till en del med utbildning. Utbildningsförvaltningen utser ett trafikombud som utbildar i skolorna.
- Vi har en projektledare som är ansvarig för trafiksäkerhetsarbetet
- Busshållplatser ligger hos oss (hårdvara)
- Saker som rör skolområdet ligger under skolans ansvar. Men de sitter också med i nämnden.
- Engagemang och intresse från politikernas sida kunde vara större
- Vi politiker skaffar fram pengar för arbetet med säkerhet

- Klimatkontoret med miljöfrågor
- Det finns en person där som har hand om cykelfrågor
- Ingen jättetydlig uppdelning; vi har inte någon som bara jobbar med trafiksäkerhet

16 Hur fungerar kontakten/ansvarsuppdelningen med Vägverket?

Samarbetet kritiseras, och då nämns framförallt bristande flexibilitet och brist på hänsyn till lokala behov på VVs sida. Det sägs också att samarbetet hade varit bättre tidigare men att vissa strukturer (samarbetsformer) har ändrats och att nya personer har kommit in i processen, bl.a. på grund av omorganisering. Vissa tycker dock att samarbetet med VV fungerar bra och att detta samarbete gagnar kommunerna och deras intressen:

- Nej, inte det namnet. Planerna är för stela, de borde vara mer flexibla för att kunna anpassas till kommunernas behov. Det behövs mer specifika åtgärder för varje kommun. Vi får pengar för att delta i deras projekt. Detta är min personliga åsikt: I och med att vi inte har så mycket pengar och vi vill ha mer, så lägger vi tid på Vägverkets projekt. Det gör att vi jobbar mindre med det vi ska. Det behövs även åtgärder på Vägverkets vägar i kommunen som inte prioriteras av Vägverket, särskilt korsningsåtgärder. Kommunen behöver mer resurser till sådant, medan stora summor går till stora vägbyggnadsprojekt. Det är blandade känslor. Vi hade ett möte i samband med ett projekt, Vägverket kontra regionen, där jag satt med i utskottet. Vägverket gjorde då tvärtemot vad vi hade bestämt och vi hade varit mycket tydliga med vad vi ville. Den erfarenheten är ju negativt färgad.
- Omorganisering 08/09; 1 kontaktperson. I och med att Transportstyrelsen bildades skedde en omorganisering när det gäller ansvarsfördelning och personal. Nu har till exempel möten som vi hade tre gånger om året med polisen och Vägverket upphört.
- Bättre innan med forum (vi-polisen-Vägverket); vi har haft ett mycket bra samarbete med mycket personlig kontakt. I och med att vissa personer har flyttats till Växjö och även Jönköping är det längre till beslutsfattarna, men vi har fortfarande en bra kontakt.
- Samarbetet är bra. Kommunen har ansvar för vägarna i centrum och Vägverket har hand om de yttre vägarna. Det är ett bra samarbete. De lyder oss. Har regelbunden dialog kring frågor. De har kopplingar till oss när de får in åsikter från boende, vad är våra erfarenheter? Finns vissa skillnader i åsikter, men de är små och gäller en särskild väg. Bra. Eller hittills bra, måste jag nog säga. Kontakten med dem är väldigt god. Vad jag har uppfattat så fungerar den bra. Det finns en bra kontakt. En gång per år har vi ett möte med Vägverket och kommunens representanter. Då har vi en priorlista som vi går igenom tillsammans. Om det finns behov mellan dessa möten, så är det inga problem att ta kontakt med varandra.
- Det är inga problem med Vägverket, de har inte så många vägar runt staden, förutom Europavägarna. I små orter är det mer diskussion pga korsningar mellan statlig väg och vägföreningsväg. Då är tekniska förvaltningen ofta konsult åt vägföreningarna i den typen av kontakt

17 Vilken roll spelar fordonshastigheter och hastighetsbegränsningar i ert arbete med hållbarhet, trafiksäkerhet och för att uppnå stadens vision?

Alla säger faktiskt att hastigheten spelar en stor roll, fast nyanseringen är lite olika: Vissa säger att hastigheten är en viktig, om inte den viktigaste aspekten överallt; andra tycker att hastighetens roll ur säkerhetssynpunkt inte är så stor på landsvägar, medan man är överens om att den är stor i tätort, framförallt i 30-områden och vid skolor. Det påpekas också att man med hjälp av hastighetsgränser – och om de respekteras – kan uppnå jämnare körmönster vilket ju är viktigt i hållbarhetsperspektivet.

Det understryks dock att vägen ska "visa" vilken hastighetsgräns som gäller, det borde anges en hastighetsgräns som är rimlig och inte en lägre; och det finns också kommentarer av den typen att man "inte kan ha 30 överallt".

- Spelar en stor roll. En oerhört viktig parameter, hastighet dödar, viktig för att komma till rätta med säkerhetsproblem. 30/40/60-system. Beslut: "Rätt fart i staden". Vi sänker hastigheten i staden till 40/60. Ner med hastigheterna speciellt i centrum och utanför skolor.
- Ganska stor roll i och med de nya hastighetsbegränsningarna. Och vid olyckor spelar den ju en central roll. Även för stadens vision när det gäller trygghet. Man kan ju inte känna sig trygg om alla kör snabbt inne i centrum till exempel.
- Vi fokuserar på gångpassager och samverkan mellan G&C och bil. Hastighetsöverträdelser är ett stort problem. Inte ovanligt med 150-160 km/h. Sen är det tonåringar, 12-16-åringar med sina mopeder. Vi har också problem med street-race på natten. Riksväg 29 har en lång raksträcka och passar till sådana race, så den spärrar de själva av. Tidigare anordnade kommunen sådana race legalt på lördagskvällarna, då vi stängde av en väg och lät dem köra där.
- Ur hållbarhetssynpunkt genom att man vill uppnå ett jämnt körmönster. Inte på landsvägar, men i staden är det viktigt. I villaområden samt i tätorten försöker man begränsa hastigheten till 30, vilket man också gjort i många områden.
- Säkerhetsmässigt i och med lång reaktionstid hos människor. Det är mycket statistik som visar att ju saktare man kör, desto lindrigare skador blir det. Genom vägverkets kampanjer har man förstått att hastigheten är viktigast. Man arbetar på att ha 30 som bashastighet i staden, för just trafiksäkerhet och miljö, i projektet "rätt fart i staden". Nu har vi fått de nya hastigheterna 20, 40 och 60 km/h. Vårt mål är att hastighetsbegränsningarna ska se likadana ut i hela Blekinge, det vill säga användas på samma typ av gator. I staden vill vi sänka hastigheten till 40 km/h i framtiden. Det är ju även bra ur miljösynpunkt.
- Vi som myndighet måste ange den hastighet som vi bedömer som rimlig, inte en lägre. Jag anser att det skapar förvirring för trafikanterna om man använder för många olika hastigheter. Problem med för bra vägstandard, vägarna måste bli smalare på vissa ställen. en gräns som folk respekterar, ej för lågt så att ingen följer den. Man måste ha en hastighet som känns meningsfull, detta gör att det nog blir 40 km/h, trots att vissa vill ha 30.

- Bygga vägar så att det blir naturligt att åka sakta, skyltar gör varken från eller till. Vissa gator kan man heller inte köra fortare på, pga förträngningar och att man åker upp och ner över kanter etc. Man har en metod för att komma fram till vad som är rätt hastighet i olika delar av staden.
- Det går inte att ha 30 i hela staden, man måste bevisa varför 30 är lämpligare än 40 eller 50 överallt, frågan måste vara välunderbyggd. Men samtidigt måste man ju anpassa hastigheten, i vissa områden är det ju 15 km/h som är den lämpliga hastigheten.

18 Vad tror du om användningen av fysiska åtgärder såsom gupp och liknande för att förbättra trafiksäkerheten?

Där finns tre grupper av svarande, nämligen de som förespråkar gupp och andra hastighets-sänkande åtgärder, de som accepterar farthinder men inte gupp och de som inte vill ha några fysiska farthinder alls.

- Gupp är väldigt effektivt. Det är bra, vi har många fysiska hinder här. Som ett medel för att nå en lägre hastighet är gupp det enda som har en större inverkan, chikaner och liknande har lägre effekt. Det är bara positivt. Det vet jag har väldigt stor betydelse för säkerheten. Det beror på mätningar och statistik som har gjorts över flera år. Man kan bara vara positivt inställd till det när man förstår vitsen med det. Det drar ner hastigheten. Kombinera skyltar med gupp/kanter/etc.
- Det jag tror är att man måste forma gatan så att man visar vilken typ av hastighet och trafik man vill ha där. En svårare gata ger lugnare trafik. Svår = det händer mycket, det är mycket träd, det är svårt att se. Gupp, blomkrukor och liknande räknas in i detta.
- Men det är inte bara lyckat, det finns negativa sidor som buller, sättningar, dunk – buller, snöplogning, klagomål, bussar. Det är ju alltid tveeggat. Inför vi det blir alltid några nöjda och andra får problem, till exempel busstrafiken. På vissa ställen är det bra, men det kan inte vara på för många ställen. Jag tror ändå att man måste använda gupp sparsamt, men ibland är det befogat att bygga gupp. Det gäller att skapa en balans och kompromiss. Det är nog bra för att minska farten, men för busschaufförer är det nog påfrestande. Jag tror att det är bra. Det kanske kan vara böktigt med snöröjning och sådant, men det får man ju ta. Det är ju aldrig så att alla hurrar vid sådana åtgärder. Gupp är den sista utvägen i Karlshamn, för de skapar miljöproblem för boende och även för buschaufförer och ambulans. Vi använder istället blomsterlådor i centrum och refuger i bostadsområdena i ytterområdena. Det är 2-3 schikaner, avsmalningar. De sänker hastigheten på korta sträckor, men på längre sträckor måste det vara tätt med gupp för att få effekt. Jag tycker sådär, det fungerar visserligen, men är inte alltid bra. Folk gasar till exempel mellan guppen, vilket inte är bra.
- Vi är väldigt restriktiva med gupp. Jag tror inte på det. Boendemiljön lider av gupp, för det blir mycket buller. Det kommer mycket klagomål från de boende. Men andra fysiska åtgärder använder vi oss av, till exempel avsmalnande gator. I och med att vi har kullersten i centrum blir det också som ett fysiskt hinder. Man märker att folk direkt bromsar när det blir kullersten. Så andra fysiska hinder än gupp är okej. Vi har klagomål från folk som störs i yrket. Gupp är inte bra för bussarna, där skapar de pro-

blem. Men det är klart att fysiska åtgärder behövs. Vi använder bland annat avsmalningar av vägar (midja), rondeller och slingrar vägarna. Man arbetar med fysiska åtgärder, men inte gupp eftersom dessa ger problem vid uttryckningar. Kudde bra. Man arbetar oftast med avsmalningar, ibland även refuger.

- Fysiska åtgärder är inte bra. De är inte populära bland medborgarna, särskilt inte gupp. Det är bättre om medborgarna lär sig att följa regler och hastighetsbegränsningar och tar hänsyn till varandra. Här kommer både de ekonomiska och sociala aspekterna in, eftersom fysiska åtgärder kostar mycket. Fysiska hinder ger ofta negativa reaktioner. Vi använder även gupp i mitten som bussarna kan köra över utan problem, men inte personbilarna.

19 Känner du till ISA [Om inte: förklara med aktiv gas]?

Det är inte alla som känner till ISA. Reaktionerna är blandade men det verkar som framförallt de som inte kände till ISA tidigare är skeptiska. Som argument mot ISA nämns framförallt att den ger falsk trygghet och tar ansvar ifrån trafikanterna.

- Ja, känner till ISA lite (fick förklara). Ja, man har det på en av tjänstebilarna, aktiv gaspedal, det stämmer inte alltid men är ett väldigt bra hjälpmedel!
- Ja, jag kände till systemet, men inte själva namnet. Namnet kände jag inte till, men systemet med intelligenta bilar. (Det finns så många förkortningar på tre bokstäver.)
- Den är grundläggande. Hastighet är bunden till trafiksäkerhetsstandarderna. Den kan vara dess motsats beroende på vad man väljer att prioritera. Nej, jag kände inte till ISA, men jag är positiv till systemet.
- Nej, jag tycker inte att det är ett bra system. Det ger en falsk trygghet och man tänker att "nu har jag köpt en bil med ISA, så nu är jag alltid trafiksäker".
- Det är ju människan som är trafiksäkerheten. Människan måste förstå vad trafikmiljön innebär, vilka regler som gäller och hur man interagerar med andra människor. Jag tror på utbildning i unga år, för barn. Det fungerar inte att ungdomarna får sina mopeder och kör omkring på dem utan att kunna trafikreglerna eller förstå vad skyltarna betyder. Det är farligt. Det handlar alltså om interaktionen med andra och inte om att bilen är utrustad med ISA.
- Nej. Nej, det kände jag inte till.

20 Vad tycker du om ISA som idé (om han/hon känner det: som ett hjälpmedel) för att uppnå bättre trafiksäkerhet?

En del är positivt inställda. En del tycker dock att det finns vissa nackdelar, även om den kan vara bra t.ex. för bussar. Det sägs att den tar t.ex. bort ansvar från trafikanterna, att den inte alltid stämmer överens med intrycket infrastrukturen förmedlar eller med hastighetsgränsen, eller att de andra kan köra, resp. kör snabbare än man själv kan köra med en ISA som inte tillåter att man överskrider en viss gräns. Man föredrar i så fall ISA-system som informerar en (pip o blink) framför sådana som tvingar en att hålla sig till gränsen. Vissa tycker inte alls att

ISA är bra och huvudargumentet är att den "stör körglädjen". Man är "en inbiten bilist" samt att ISA känns för mycket som "pekpinne".

- Idén som sådan är bra. I övrigt är det ett bra hjälpmedel. Det låter bra. Det vore bra på många sätt, för det är både miljövänligt och vänligt mot plånboken (bensin). Sen tror jag att det skulle höja trafiksäkerheten för alla trafikanter, både bilister och fotgängare. Det låter mycket bra, bländande. Det är smart. Jag tycker att det är bra. Jag tycker att det låter mycket bra. Bättre än gupp eller andra fysiska åtgärder. Det låter bra. Om det skulle finnas i alla bilar, så skulle alla köra lite lugnare. Det låter jättebra. När jag kör för fort, så är det mest för att jag är någon annanstans i tankarna. Jag tar gärna emot hjälp för att påminna mig om hastighetsbegränsningen. I mitt jobb arbetar jag för klimat och hållbarhet och där är jag positiv till det. Jättebra. Alldeles utmärkt. Tror att många omedvetet kör för fort och skulle var hjälpta av ett sådant system.
- I någon form kan det säkert vara bra. Det går ju inte bara att titta på en sådan sak, det handlar ju om folks förståelse för lägre hastigheter, så att de vill följa dem, men det här kan säkert vara en del av det hela. Men då borde systemet alltid vara uppdaterat om ändringar av hastigheter, till exempel på grund av vägarbeten. Man skulle helst inte behöva den typen av hjälpmedel, men det kanske kan vara bra på ett sätt. Systemet måste vara absolut pålitligt, annars tappar man förtroendet för det. Det måste även vara billigt. Bra att man kan trycka igenom motståndet. Men det måste testas först. Jag gillar idén (att den informerar), för jag gillar inte hjälpmedel som är låsta; positivt, att den ger stöd, men lämnar fri vilja åt föraren. Det ger acceptans hos föraren, det behövs för att uppnå bra trafiksäkerhet. Det ska vara naturligt att hålla hastigheten; det får inte vara för breda vägar med en hastighetsbegränsning på 50 km/h, där vägen inbjuder till att köra snabbt.
- Det är möjligt att det kan fungera, han kör själv med GPS och har positiva erfarenheter av det. Hans GPS fungerar så att där slår färgen över från grönt till rött, vilket gör att man själv saktar ner eftersom man vill att den ska hålla sig på grönt. Problemet är dock att alla inte kör med GPS, så man kör en helt annan 90 km/h än de som kör på vad bilen indikerar. GPS 90 = indikerat 95 i bilen = alla andra kör gps 85...
- Personligen gillar jag inte den här typen av system, jag är en inbiten bilist. Det förstör körglädjen. Gupp (och liknande fysiska åtgärder) är de enda åtgärder som garanterar en fartsänkning. Det här blir ju en personlig sak. Jag tror inte på regler, utan på att skapa en förståelse för situationen. Jag tror att om man vet att man kan döda eller skada någon genom att köra på denne, så kör man försiktigare, kanske inte för vanliga individer. Man ska ju anpassa hastigheten efter förutsättningarna, ISA känns som lite väl mycket pekpinne i sammanhanget.
- På bussar känns det som att ISA kan vara en bra idé, däremot inte i vanliga bilar.
- Det är bättre än om det piper när man kör för snabbt.
- Folk som vill vara olydiga är det trots förbud.
- Vet inte, eventuellt. Det kan vara bra.

21 Vilket gehör känner ni att ni får för ert arbete med trafiksäkerhetsåtgärder (bl.a. gupp) på politisk nivå?

Responser brukar enligt de flesta vara positiv. Det är sällan negativ kritik. Man får bra respons av kollegor och tjänstemän. Fast gupp betraktas t.ex. som en kluven fråga. "Man kan nog acceptera gupp om det hjälper en själv, men annars inte". Frågan är alltså vad man satsar på resp. vilka åtgärder man genomför. Vilka skulle dock önska sig mer intresse och engagemang från politikernas sida. Dessutom nämns som ett problem att olika personer och grupper önskar sig olika saker vilket gör det ibland svårt att jobba med trafiksäkerhetsåtgärder:

- Vår egen nämnd tycker att det är viktiga frågor och vi får bra gehör där. Det är inte så svårt att få gehör för, som en del andra frågor. Politiker verkar tycka att nollvisionen är jättebra. Bra gehör, man får 1 miljon per år för att göra åtgärder i befintlig miljö, vilket fungerar, får även bidrag från staten. Jag får bra gehör för min del. Ordföranden är intresserad av frågorna och även hela nämnden. Min chef (förvaltningschefen) tycker att jag ska delegera mer och inte ta upp alla frågor i nämnden. Han tycker att det blir för mycket diskussion där. Vi har olika uppfattning om det. Jag vill själv ta upp vissa frågor i nämnden, för då vet jag att jag har stöd för dem.
- Problemet är att det skulle finnas mer intresse och engagemang från politikernas sida. Pengar till infrastruktur i bred bemärkelse är inte högprioriterad i nuläget. Men på högre politisk nivå ser man sociala frågor som viktigare. Man förstår det här med trafiksäkerhet, men den sociala biten prioriteras. Tidigare har man varit ganska generös med resurser till cykelvägar. Ibland kan hela processen upplevas som lite bölig av oss.
- Både och, vissa politiker förstår och vissa förstår inte alls.
- Folk har åsikter om detaljer om varenda skylt.
- Vet inte. Acceptans är alltid en fråga om pengar, kan inte säga om det finns något mönster. Inte någonting politiker ska ägna sig åt

22 Vilken typ eller vilka typer av trafiksäkerhetsåtgärder brukar ni ha svårast att få politisk acceptans för? Varför?

Det är viktigt att förstå att det alltid finns en utveckling: tidigare har det varit svårt att få igenom 30-zoner vilket har blivit lättare; fast det är fortfarande många som är emot sänkta hastigheter. Parkeringsavgifter ses också skeptiskt av många. Gupp är också ofta föremål för diskussioner, inte bara från befolkningens sida men också bland de ansvariga – "gupp är de flesta nämnder negativa till". Fast det finns också den situationen att "(folk) vill ha mer gupp än vi vill ha". Några pekar på att det ofta finns intressekonflikter i bakgrunden: Olika grupper har olika intressen, trafiksäkerhetsintressen ställs emot andra intressen - oftast framkomlighetsintressen – och ofta är det personligt tyckande som styr. Inte minst är det också brist på resurser som gör arbetet svårt, t.ex. nämns det situationer där VV inte vill ge pengar till kommunen för åtgärder som kommunen tycker är bra (men inte VV); så det "gäller vara lite taktisk när det gäller utformningen".

- Vi fattar inte likadana beslut idag som man gjorde för 20 år sedan, så att säga. Det har ju varit en utveckling som speglas i våra beslut idag. Men vi har ingen bibel som vi slår i vid varje beslut. Det är ingen idé som prioriteras och beaktas medvetet när beslut ska tas. Tidigare var de negativa till 30-zoner, men det har svängt de sista 3-4 åren. 30 svårt. Annars har det varit gupp och blomlådor. Det är gupp. Många tycker att de är besvärliga. Det som har varit är nog mera när man bygger fysiska hinder som vägbulor. Mest diskussioner kring gupp inne i staden. Där det är 30-gräns ska det markeras med gupp. Bland kollegor är det fysiska åtgärder.
- Gupp är de flesta nämnder negativa till. Man vill få ner hastigheten utan gupp. Kort sagt är det beteendepåverkande åtgärder. Det är mer de mjuka åtgärderna som beteendepåverkan och liknande som vi har svårt att få politisk acceptans för. Det är sänkta hastigheter, införandet av parkeringsavgifter och att ta bort p-platser.
- När vi byggde om en infart tyckte de att gaturummet blev för smalt och det verkade vara mycket personligt tyckande.
- Det är alltid svårt att få igenom saker när det finns en intressekonflikt. Trafiksäkerheten ställs emot andra intressen och då blir det svårt att få acceptans för våra åtgärder. Anledningen är politiska aspekter som val och återval. VV har andra intressen än kommunen när kommunen vill ändra nåt på en VV-väg → markant bättre trafiksäkerhet men VV säger de har inte pengarna till det.
- Man får vara lite taktisk när det gäller utformningen.
- Det är snarare tvärtom, de vill ha mer gupp än vi vill ha. Ingen skillnad, man får oftast gehör, politikerna har ju redan blivit uppvaktade av medborgarna.

23 Ställs det krav uppifrån på ert trafiksäkerhetsarbete? Vilka typer av krav? [Både när det gäller arbete mot en hållbar stad och om man uppifrån (politiker) kräver bevis på resultat]

Det nämns konkreta krav som att bygga om vissa ställen i gatunätet, t.ex ta bort bussfickhållplatser så att man inte längre kommer förbi en buss som stoppat. Sedan pratas det om mera allmänna förväntningar, som minskning av olyckor och att allmänt nå hållbarhetsmålen, enligt tämligen konkreta program (t.ex. LundaMaTs) där man har mer eller mindre kvantitativt bestämt vilka mål som ska uppnås – det finns målformuleringar och det finns budget. Krav som kommer från medborgarnas sida måste också behandlas.

En del säger dock att det inte finns konkret uttalade mål men att "de ligger i luften", och de gäller nollvisionen, framkomligheten, lägre hastigheter, samt (bättre) säkerhet för gående och cyklister. Som problem nämns av vissa att de inte kan se att några mål alls har formulerats, eller att målen ändrar sig på vägen (t.ex. vid politiskt skifte), så att man måste ändra saker som precis har byggts om.

- Busstrafik på vissa platser, bygga igen fickhållplatser där man ej kommer förbi; kommunen får klagomål från en del medborgare.
- Från politisk sida är det mest att man inte vill se så många olyckor. Nämnden ger ju direktiv och det är bland annat de här resultatmålen med 20% minskning. De kommer direkt från nämnden ner till förvaltningen för teknik. Det är uppföljningsmässiga krav.

- Hållbarhet – ja, att leva upp till det – klimatmålen exempelvis.
- Om vi i vår budget har sagt att så och så mycket ska gå till vissa åtgärder, då vill man se att de åtgärderna faktiskt har genomförts. Annars ställs ju frågan varför vi inte har gjort det som pengarna avsattes till.
- Vi har LundaMaTs, där finns det ständigt krav på att säkerheten ska förbättras. Det handlar om allvarligt skadade och dödade i trafiken osv.
- Man har riktlinjer i de tre programmen. Det finns även krav på cykelvägar etc från kommunfullmäktigebeslut. Ja, de övergripande mål som vi själva ställer upp i nämnden. Sen finns där de konkreta delmålen från tjänstemannasidan som jag har ett ansvar att uppfylla.
- Ja, det gör det. Det är inte uttalade krav, men de ligger i luften när man träffar nämnden. Det gäller nollvisionen, framkomlighet, att hålla nere hastigheterna och säkerhet för fotgängare och cyklister. Bokslutskommentarerna kan man se som bevis. Ja, de har sina mål. Vid bokslutsprocessen krävs bevis på resultat. Det finns krav från den statliga politiska styrningen, det är ju Vägverkets krav.
- Politiskt skifte → man får ändra saker som precis har byggts om, exempelvis de igenbyggda fickhållplatserna.
- Nej, tyvärr inte. Vi driver själva på det hela på eget initiativ. Inte tydligt utpekade. Inga krav på bevis på resultat. Några bevis på resultat behöver vi inte lämna.

24 Tror du att kommunen är intresserad av att delta i ett försök för att få ner fordonshastigheterna?

Frågan ställdes för att registrera vem som kunde kontaktas vid ett senare skede för att delta i workshop-arbetet mm. Svaren nedan kommenteras inte:

- Eftersom vi precis har varit med i ett sådant projekt (hastighetsanalys) är vi för stunden inte intresserade av att delta i ett till. Det tvivlar jag på. Det är ett sådant konfliktområde när det gäller intressen.
- Då behöver man extra tid och vi är en extremt slimmad organisation. Viljan finns säkert, frågan är om det finns möjlighet. Man deltar redan i en massa olika hastighetsåtgärder, men det beror på vad det handlar om, man kan inte ha hur många som helst på en gång.
- Projektet ska nu granskas till hösten och sedan hoppas vi att vi får klartecken för att genomföra åtgärderna. Ja, det tror jag. Det kan vi säkert vara. Ja, kanske. Det tror jag säkert, men det beror på vad det är för åtgärder. Men kommunen skulle säkert vara intresserad. Ja. Ja, det tror jag. (Låter övertygad.) Ja, säkert väldigt intresserad. Det finns förslag om att köpa in egna fartkameror. Jag är inte helt säker, men jag tror att det finns acceptans för det.
- Kan inte jag svara på.
- Det har jag ingen aning om.

25 Vilken vikt ges idén om den hållbara staden och den därtill knutna policyn på din avdelning? – Och i kommunen?

I stort sett sägs det att idén om den hållbara staden ges stor vikt. Miljö, ekonomi och folkhälsa styr, och dessa aspekter är ju knutna till hållbarheten. Vissa respondenter formulerar dock "hållbarhet och trafiksäkerhet" vilket tyder på att de inte medvetet betraktar trafiksäkerhet som en del av hållbarheten. Vissa tror dock att landsbygdskommuner har det svårare än städerna att få gehör för sina hållbarhetsinitiativ. Det kom också kommentarer som uttryckte att man ansåg det som hände idag bara som visioner, och det händer inte så mycket konkret: "Det är lättare att göra papper än att omsätta det hela."

- Den ges väldigt stor vikt. Den ges hög vikt. Ja, det tror jag. Vi arbetar dagligen med hållbar trafik och sådana frågor. Vi har den anslagen i foajén i stadshuset, så den ska ju ligga till grund för mycket av det som vi beslutar. Den har fått högre vikt de sista åren, framför allt trygghetsaspekten. Vi ska arbeta för att skapa en ökad hållbarhet. Vi har börjat jobba med att lyfta fram det i våra planerings- och styrdokument.
- Det väger väldigt tungt, på hela tekniska förvaltningen. Vi jobbar för LundaMaTs. Stadsbyggnadskontoret är nog också trogna liksom miljöstrategerna. Tror att man lägger stor vikt vid hållbarheten, både politiskt och privat. På min avdelning blir energisidan en allt viktigare del, men även hur man gör lägenheter bättre. Det är ju också en ekonomi i det hela, för energikostnaderna kommer att öka. Tror att det finns en mycket stor insikt. Vi har en energiplan. Staten måste vara med och stötta kommunerna och det har de i och för sig gjort. Det inledande kapitlet i vardera av de tre programmen handlar om hållbarhet, det är så tydligt det kan bli. Miljö, ekonomi samt folkhälsa styr över det mesta, dessutom har man delprogram inom dessa.
- Fäster stor vikt vid det, jobbar mest med hållbarhet. Det är framförallt trafiksäkerhet och hållbarhet som gäller, man vill minska transporter och utsläpp. Det handlar då mycket om belysning och nedklippning av buskage på grund av risk för överfall. Inte grönt för nära cykelbanor. Man vill göra om en bilgata i centrum till gågata. Allt vi planerar som jag har berättat om under intervjun, innerstaden, torget, biltrafiken, säkerheten, gång och cykel handlar om att vi vill uppnå en hållbar stad.
- Viktigt: Gäller människors liv. Angår alla. En del av samhällets struktur
- I kommunen som helhet ska resurser ges till alla områden. De är nog inte beredda att satsa mer på just vårt område i dagsläget i all fall. Samtidigt måste man även värna om landsbygden; kommunen försöker, men det händer mest i staden.
- Det finns bara visioner än så länge. Vi ska jobba på det. Pengabiten spelar en stor roll, det är mycket sparande. Policyn i sig ges inte så stor vikt, men tron på det goda. Men det är lättare att göra papper än att omsätta det hela.
- På min avdelning är det svårt att säga. Den finns ju med och alla ska känna till den, men exakt vilken vikt, där svårt att säga. I kommunen är det så mycket annat som händer. Det handlar om skolor och det sociala.
- På en skala på 10 ca 5-6, generellt sett.

Sammanfattning av intervjuresultat

Resultaten som vi fått fram kan sammanfattas mycket kort. Redan från början, då trafiken inte hade nämnts alls och frågan bara gällde stadens framtida utveckling rent allmänt, fick trafiken stor vikt: framförallt skulle biltrafiken reduceras och alla andra trafikslag skulle främjas. Andra allmänna aspekter förutom trafiken som togs upp var vården, vatten, grönområden, stadens ekonomiska attraktivitet så att man får investeringar, och säkerhet när det gäller kriminalitet. Det icke-trafikrelaterade innehållet utvecklades inte särskilt mycket vidare under intervjuens gång – det som var viktigt hade nämnts i början. När det gällde trafiken ställdes konkreta frågor beträffande både problem och åtgärder (bl.a. för att nå den hållbara staden) och då kom de intervjuade med kommentarer som passade ganska bra till de (mjukaste) faktorerna som vi ovan radat upp på basis av vår litteraturanlys: Trafiksäkerhet, tillgänglighet för äldre och funktionshindrade personer, framkomlighet för fotgängare och cyklister, jämlikhet mellan olika trafikantgrupper (cyklister, bilister, fotgängare), komfortabel och ostörd användbarhet av gatunätet för cyklister och ostörd fotgängare, vackra och estetiska miljöer, bra luftkvalitet, låg bullernivå, barnens säkerhet i trafiken, äldre och funktionshindrade personers säkerhet i trafiken, trygghet i trafiken (t.ex. att kunna promenera eller cykla utan att hela tiden behöva passa sig för bilar), ett bra fungerande samspel med andra personer i det offentliga rummet, en trevlig vistelse i det offentliga rummet,

Blanketten för en enkät med medborgare/trafikanter som utvecklats enligt dessa kommentarer speglar dessa kommentarer. Den skall användas i olika kommuner för att bedöma olika "mjuka" faktorers subjektiva betydelse och för att mäta deras betydelse i praktiken (= där man bor/lever). Med hjälp av instrumentet skall det undersökas vilka aspekter som betraktas som viktiga rent allmänt (frågor under A), och med vilka man förknippar konkreta problem i dagens läge (frågor under B) i enkäten.

6 Slutprodukten: En enkätblankett

Nedan följer enkätblanketten som är slutresultatet av denna följande delen av arbeten kring "mjuka faktorer". Blanketten ska pretestas, anpassas och sedan användas till att fråga trafikanter i olika svenska kommuner inom ramen för väggkantsintervjuer.

A Olika personer har olika synpunkter på vad som är viktigt och betydelsefullt i den staden/på den orten där man lever. Jag betraktar ...

A1 bra livskvalitet som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A2 hög trafiksäkerhet som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A3 tillgänglighet för äldre & funktionshindrade personer som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A4 framkomlighet för bilister som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A5 framkomlighet för cyklister som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A6 framkomlighet för fotgängare som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A7 jämlikhet mellan olika trafikantgrupper (cyklister, bilister, fotgängare) som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A8 bekvämlighet och störningsfrihet för bilister som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A9 bekvämlighet och störningsfrihet för cyklister som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A10 bekvämlighet och störningsfrihet för fotgängare som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A11 vackra och estetiska miljöer som

inte alls viktiga | | | mycket viktiga

A12 bra luftkvalitet som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A13 låg bullernivå som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A14 barnens säkerhet i trafiken som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A15 barnens trygghet (risk för överfall och liknande) som

inte alls viktigt | | | mycket viktigt

A16 äldre och funktionshindrade personers säkerhet i trafiken som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A17 äldre och funktionshindrade personers trygghet (risk för överfall och liknande) som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A18 min egen säkerhet i trafiken som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A19 min egen trygghet (risk för överfall och liknande) som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A20 bra fungerande samverkan med andra personer i det offentliga rummet som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A21 att vistas i det offentliga rummet känns trevligt som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A22 att kunna promenera utan att hela tiden behöva passa sig för bilar som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A23 att kunna promenera utan att hela tiden behöva passa sig för cyklar som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A24 att kunna cykla utan att hela tiden behöva passa sig för bilar som	inte alls viktigt				mycket viktigt
A25 en låg kriminalitetsnivå som	inte alls viktigt				mycket viktigt

B I staden/på orten där jag bor är...

B1 livskvalitén	mycket dålig				mycket bra
B2 trafiksäkerheten	mycket dålig				mycket bra
B3 tillgängligheten för äldre & funktionshindrade personer	mycket dålig				mycket bra
B4 framkomligheten för bilister	mycket dålig				mycket bra
B5 framkomligheten för cyklister	mycket dålig				mycket bra
B6 framkomligheten för fotgängare	mycket dålig				mycket bra
B7 jämlikheten mellan olika trafikantgrupper (cyklister, bilister, fotgängare)	mycket dålig				mycket bra
B8 bekvämlighet och ostörd användning av det offentliga rummet för bilister	mycket dålig				mycket bra
B9 bekvämlighet och ostörd användning av det offentliga rummet för cyklister	mycket dålig				mycket bra
B10 bekvämlighet och ostörd användning av det offentliga rummet för fotgängare	mycket dålig				mycket bra
B11 gatumiljöerna/miljöerna i det offentliga rummet	mycket fula				mycket vackra
B12 luftkvalitén	mycket dålig				mycket bra
B13 bullernivån	mycket låg				mycket högt
B14 barnens säkerhet i trafiken	mycket låg				mycket högt
B15 barnens trygghet	mycket låg				mycket högt
B16 äldre och funktionshindrade personers säkerhet i trafiken	mycket låg				mycket högt
B17 äldre och funktionshindrade personers trygghet (kriminalitet)	mycket låg				mycket högt
B18 min egen säkerhet i trafiken	mycket låg				mycket högt

B19 min egen trygghet i det offentliga rummet	mycket låg				mycket högt
B20 samverkan med andra personer i det offentliga rummet	mycket dåligt				mycket bra
B21 att vistas i det offentliga rummet	mycket otrevlig				mycket trevlig
B22 möjligheten att promenera utan att hela tiden behöva passa sig för bilar	mycket inskränkt				mycket bra
B23 möjligheten att promenera utan att hela tiden behöva passa sig för cyklar	mycket inskränkt				mycket bra
B24 möjligheten att cykla utan att hela tiden behöva passa sig för bilar	mycket inskränkt				mycket bra
B25 kriminalitetsnivån	mycket hög				mycket låg

C1 Vad borde de ansvariga göra? Var god nämn EN punkt som du kan tänka dig:

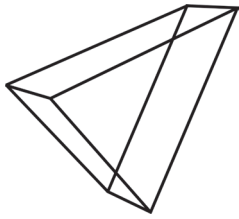
C2 I vilka avseenden gör de ansvariga inte tillräckligt mycket? Var god nämn EN punkt som du kan tänka dig:

Användning/Utvärdering

Tanken är att använda resultaten multiplikativt: Inte alls viktigt till mycket viktigt mäter man från 1 till 5, och utprägelse av en faktor mäter man från -2 till +2: om alltså en sak är mycket viktig, med mycket dålig utprägelse i praktiken kan man få en minimibedömning av -10, mycke dålig utprägelse av en helt oviktig sak leder till -5, mycket bra ppfyllnad av en mycket viktig sak ger 10 punkter (maximum), mycket bra utprägelse av en helt oviktig sak ger 5 punkter. I mera detalj planeras det att man funderar vidare kring detta inom fortsatta projektarbeten.

Referenser

- Björkemarken M., 2008 Medborgarskap – otrygghet – brottslighet. Vad kan vi mäta? Vad kan vi åtgärda? Göteborg: Göteborgs Stad i Programmet Tryggare och Mänskligare Göteborg.
- Carnall D., Cycling and health promotion. A safer, slower urban road environment is the key. *BMJ* 320: 888, 2000.
- Forward S., 2003 ASI project Deliverable 2 - State-of-the-art report on Life Quality assessment in the field of transport and mobility.
- Grönvall O., 2004 Funktionshinderades tillgänglighet i trafikmiljön - intressekonflikter som barriär? Institutionen för Teknik och Samhälle, avd. för Trafikplanering, Lunds Universitet.
- Hakamies-Blomqvist L. & Jutila U., 1997 Problems Experienced by Cyclists and Pedestrians in Traffic. Report from WALCYNG – WP3. Department of Psychology, University of Helsinki, Finland.
- Hydén, Ch., Nilsson, A. and Risser R., 1997 WALCYNG. How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips, and to make these modes safer. Final report, A project funded by the European Commission under the Transport RTD Programme of the 4th Framework Programm; Department of Traffic Planning and Engineering, Lund University, Sweden, and FACTUM Chaloupka, Praschl & Risser OHG, Vienna, Austria.
- Jager, W., 2000 A conceptual meta-model of human behaviour. In: Jager, W., Modelling consumer behaviour, PhD. Thesis, University of Groningen.
- Koglin, T., 2009 Sustainable development in general and urban context: a literature review, Lund, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg 2009. Bulletin 248 - Lunds universitet.
- Martincigh L. & Urbani L., 2005 ASI project Deliverable 11 - Public report on the results and the assessment of the pilot study. Università Roma III.
- Maslow A., 1954 Motivation and personality, Harper & Row, New York.
- Rank J., Folke J. & Jespersen P.H., 2001 Differences in cyclists and car drivers exposure to air pollution from traffic in the city of Copenhagen. *Sci Total Environ* 2001; 279: 131-6.
- Risser, R., 2000 Measuring influences of speed reduction on subjective safety, Workshop on Traffic Calming in New Dehli in March, ICTCT.
- Risser R., Bein N., Plichtová J., Sardi G. M. & Ståhl A., 2004 Pilot Study – Kristianstad, Public report of Workpackage 7 of the EU-Project HOTEL , Bratislava, Cuneo, Lund & Vienna.
- Risser R., Haindl G. & Ståhl A., 2010 Barriers to senior citizens' outdoor mobility in Europe *European Journal of Ageing* Volume 7, Number 2, 2010, pp 69-80
- Scully D., Kremer J., Meade M.M. et al., 1999 Physical exercise and psychological wellbeing. In MacAuley D. (Ed.), *Benefits and hazards of exercise*. London: BMJ Books.



Ramprojektet HASTA (Hållbar Attraktiv Stad) drivs av Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola. I ramprojektet forskas kring staden och dess kvaliteter och problem. En baskvalitet är säkerhet, men andra viktiga kvaliteter som fokuseras är trygghet, tillgänglighet, bekvämlighet och miljö. HASTA:s vision för den hållbara och attraktiva staden innebär en stad som, inom samhällets ramvillkor, tillgodoser dess invånares olika och skiftande behov, utan att äventyra framtida invånares behov. Samhällets ramvillkor definieras av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Inom HASTA bedrivs olika projekt. Denna rapport är skriven för projektet "Utveckling av hållbarhetsindikatorer" som syftar till att ta fram olika indikatorer för att kunna mäta hållbar stadsutveckling. Rapport är den tredje rapporten inom HASTA och beskriver hur svenska kommuner arbetar med trafikstrategier och hållbarhetsindikatorer.

Institutionen för Teknik och samhälle

LTH, Lunds universitet

Box 118

221 00 Lund

Telefon: 046-222 91 25

E-post: tft@tft.lth.se

Webb: www.tft.lth.se



LUNDS UNIVERSITET